

Ringstraßen im Vergleich

Varianten auf eine städtebauliche Idee in Wien, Budapest und Szeged

Die Parallelen zwischen den Ringstraßen im Wien und im Budapest des 19. Jahrhunderts scheinen eindeutig zu sein.¹ Ebenfalls unstrittig ist jedoch, dass die ‚zweite Hauptstadt‘ der Monarchie tatsächlich die zweite blieb, sowohl hinsichtlich ihres politischen Gewichts als auch hinsichtlich ihrer Urbanisierungsentwicklung.² Die Einwohnerzahl Wiens betrug vor dem ersten Weltkrieg über zwei Millionen, während Budapest (mit dem heutigen Gebiet gerechnet) nur über eine Million Einwohner hatte. In Wien waren sechs bedeutende Kopfbahnhöfe gebaut worden (Ost-, West-, Süd- und Nordbahnhof, Franz Josef Bahnhof, Aspernbahnhof), in Budapest drei (Keleti [Ost-], Nyugati [West-] und Déli pályaudvar [Südbahnhof]). Noch offensichtlicher ist der Unterschied, wenn wir die Größenordnung des urbanen Stadtbildes vergleichen. „Misst man [...] die Urbanisierung Budapests mit europäischem Maßstab, fällt eher die Schnelligkeit, der angestregte Komplex des Aufschließens oder Einholens ins Auge, das Wachstum in fieberhaftem Takt, in dem so viel Äußerlichkeit lag“³, stellt Péter Hanák beim Vergleich von

- 1 Einige Grundthesen dieses Aufsatzes siehe auch in: Tamáska, Máté: Donaumetropolen. Wien Budapest. Stadträume der Gründerzeit. Salzburg: Mury Salzmann 2015. Kapitel: Ringstraßen anstelle von Befestigungswällen; die Forschungsaktivitäten der Autoren wurden in den letzten Jahren durch Kurzstipendien der Stiftung Aktion Österreich-Ungarn und des Balassi-Instituts (CH Wien) unterstützt.
- 2 Vgl. Melinz, Gerhard / Zimmermann, Susan (Hg.): Wien – Prag – Budapest: Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte. Wien: Promeradia 1996; Csendes, Péter / Sipos András (Hg.): Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und Urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert. Budapest / Wien: Archiv der Hauptstadt Budapest 2003; Seipel, Wilfried (Hg.): Zeit des Aufbruchs: Budapest und Wien zwischen Historismus und Avantgarde. Wien: Kunsthistorisches Museum Wien 2003; Jalsovszky, Katalin / Tomsics, Emőke (Hg.): K. u. K. Kaiserliches Wien, königliches Budapest: Photographien. Wien / Budapest: Christian Brandstätter Verlag / Képzőművészeti Kiadó 1996; Csúri, Károly / Fónagy, Zoltán / Munz, Volker (Hg.): Kulturtransfer und kulturelle Identität: Budapest und Wien zwischen Historismus und Avantgarde. Wien: Praesens 2008 (= Österreich-Studien Szeged, Bd. 3); Hanák, Péter: A város polgára. Tematikus szám Hanák Péter írásaiból [Der Bürger der Stadt. Thematisches Heft mit Schriften von Péter Hanák]. In: Budapesti Negyed 22 (1998); Hanák, Péter: The Garden and the Workshop: Essays on the Cultural History of Vienna and Budapest. New Jersey: Princeton University Press 1999; Hanák, Péter: A Ringstrasse és a Nagykörút: Bécs és Budapest városfejlődésének összehasonlítása [Die Ringstraße und der Nagykörút. Vergleich der Stadtentwicklung von Wien und Budapest]. In: Világosság 26 (1985), S. 74–80.
- 3 Hanák, Péter: Polgárosodás és urbanizáció. Bécs és Budapest városfejlődése a 19. században [Verbürgerlichung und Urbanisierung. Die Stadtentwicklung von Wien und Budapest im 19. Jahrhundert]. In: Budapesti Negyed 22 (1998), S. 61–110. Zitat aus der Webausgabe ohne Seitenangabe, <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00017/061-110.html> [01.08.2016].

Wien und Budapest fest. Obwohl die Mietshäuserzone rings um den Keleti pályaudvar vom Volksmund „Chicago“ getauft wurde, blieb die Stadt im Ganzen eher provinziell.⁴ Teilweise innerhalb, mehr noch jedoch unmittelbar außerhalb der Stadtgrenzen wurden Dutzende von ebenerdigen Siedlungen ländlichen Charakters gebaut.⁵ In Wien hingegen entstand eine ausgedehnte Zone mit Mietshäusern. Im Zusammenhang mit der seit den 1970er Jahren aktuell gewordenen Restaurierung dieser letzteren schreibt Elisabeth Lichtenberger: „Das potentielle Wiener Stadterneuerungsgebiet zählt rund 40.000 Häuser, das Budapest Stadtrehabilitationsgebiet nur wenig mehr als 6.600.“⁶ Noch augenscheinlicher ist der Unterschied in der Größenordnung, wenn man einen Blick auf die dritte Stadt, auf Szeged, wirft.⁷ Die Einwohnerzahl von Szeged lag 1910 knapp über 100.000.⁸ Die Stadt verfügte zwar bereits seit 1857 über eine Eisenbahnanbindung, aber gerade ihr Platz im Eisenbahnnetz kennzeichnet ihre tatsächliche Position. Während Wien das Zentrum des Eisenbahnnetzes des gesamten Reiches und Budapest dasjenige der Verbindungen des sich formierenden Nationalstaates bildete, stellte Szeged nur einen unter mehreren regionalen Knotenpunkten dar, und nicht eben den bedeutendsten.⁹

Die Rolle der Ringstraßen in den drei Städten musste allein schon wegen der Unterschiede in der Entwicklung der Städte verschieden sein. Dennoch ist die Wahrnehmung berechtigt, dass die drei Städte beim Blick auf die Karte wie Ebenbilder voneinander erscheinen. Hebt man die Ringstraßen aus der Stadtstruktur heraus und stellt den Wiener Ring, den Budapest Nagykorút [Großer Ring] und die Szegeder Große Ringstraße nebeneinander, stimmt im Wesentlichen sogar ihre Länge überein. Unbestreitbar ist auch, dass man unabhängig von den Unterschieden in der Größenordnung beim Spaziergang auf den Ringstraßen Punkte und Anblicke findet, die beinahe austauschbar sind, beispielsweise

4 Valló, Judit: Képzelt Csikágó [Eingebildetes Chicago]. Budapest: Erzsébetvárosi Önkormányzat 2013.

5 Überblick über die spezielle Urbanisierung von Budapest: Ekler, Dezső: Az elfelejtett övezet: másképpen szemlélve a várost és a társadalmat 2. rész [Die vergessene Zone: Stadt und Gesellschaft anders betrachtet. 2. Teil]. In: Építész Közlöny Műhely 228 (2013), S. 18–24; Gyáni, Gábor: Identity and the Urban Experience: Fin-de-Siècle Budapest. New York: Columbia University Press 2004.

6 Lichtenberger, Elisabeth / Cséfalvay, Zoltán / Paal, Michaela: Stadtverfall und Stadterneuerung in Budapest. Vor der politischen Trendwende und heute. Wien: Verlag der ÖAW 1994, S. 115.

7 Vgl. Granasztói, Pál: Budapest et Szeged, deux villes hongroises caractéristiques de l'urbanisme de la fin du siècle [sic!] dernier. In: Acta Historiae Artium. Tomus XVI (1970), S. 105–127.

8 Sármany-Parsons, Ilona: Rathausbauten in Ungarn um die Jahrhundertwende. In: Haas, Hans / Steckl, Hannes (Hg.): Bürgertum in der Habsburgermonarchie: Bürgerliche Selbstdarstellung. Wien / Köln / Weimar: Böhlau 1995 (= Bürgertum in der Habsburgermonarchie, Bd. 4), S. 99–116, hier S. 113.

9 Vgl. Frisnyák, Zsuzsanna: The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary. In: Roth, Ralf / Jacolin, Henry (Hg.): Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries. Aldershot / Hants / Burlington: Ashgate 2013, S. 171–182; Bachinger, Karl: Das Verkehrswesen. In: Rumpler, Helmut / Urbanitsch, Peter (Hg.): Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. I, Wien: ÖAW 1973, S. 279–322.

die pavillonartige Anordnung einzelner repräsentativer öffentlicher Gebäude, andernorts die geschlossenen Platzfassaden oder die städtischen Straßen- und Eisenbahnen, die die Raumwahrnehmung lenken.¹⁰ Es ist üblich, Budapest ‚ein kleines Wien‘ und Szeged ‚ein kleines Budapest‘ zu nennen. Offensichtlich ist auch, dass die Ringstraßen eine entscheidende Rolle für die Identität der drei Städte spielen, es ließe sich auch sagen, dass die Ringstraßen die Anstrengungen des Urbanisierungszeitalters, der ‚Friedenszeit‘ von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum ersten Weltkrieg, komprimiert repräsentieren.¹¹ Der Wiener Ring ist ebenso zum Begriff geworden wie der Budapester Nagykörút – zugegeben mit völlig unterschiedlichem Inhalt. Und die Ringstraßen von Szeged sind Stadtsymbole, tragende Elemente der bei der Neuplanung von 1879 entstandenen Musterstadt.

Es ist eindeutig, dass der Vergleich der Ringstraßen der drei Städte gerade durch die Unterschiede lehrreich sein kann, die hinter den oberflächlichen Übereinstimmungen aufscheinen. Die Aufdeckung dieser Unterschiede bietet zugleich die Möglichkeit, sich dem allgemeinen Inhalt der „Ringstraße des 19. Jahrhunderts“ als städtebaulicher Erscheinung zu nähern. Dazu bietet der erste Teil dieses Aufsatzes einen kurzen Überblick über die historische Herausbildung des Ringstraßensystems der drei Städte zwischen 1858 und 1914. Im anschließenden zweiten Teil wird versucht, um drei Schwerpunkte gruppiert einen tatsächlichen Vergleich vorzunehmen. Der erste Aspekt ist die Dynamik des Stadtwachstums, der zweite das Verhältnis zwischen den Ringstraßen und der Macht, und der dritte betrachtet die Ringstraßen als neue Dimension der Mobilität.

1. Die Baugeschichte der Ringstraßen

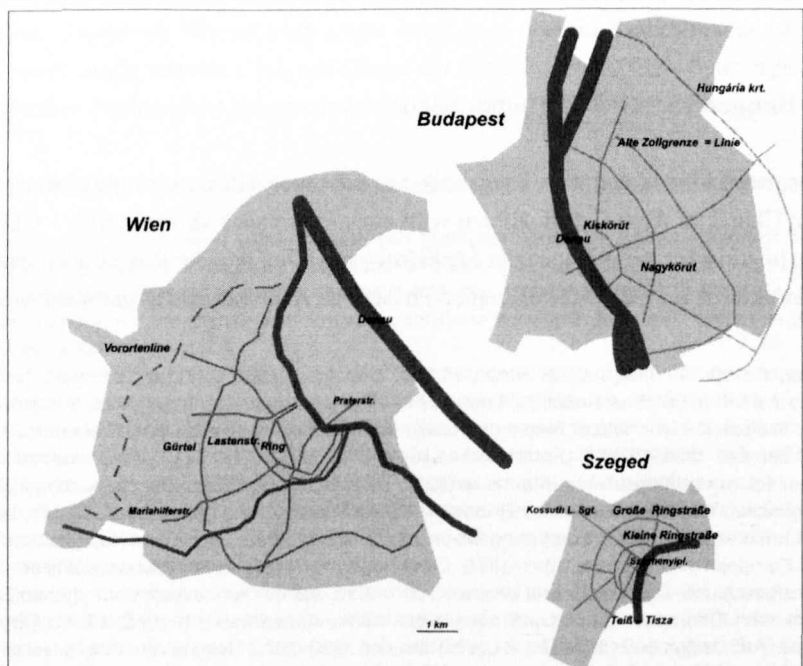
Zunächst ist zu klären, wie viele Ringstraßen in den drei Städten zu vergleichen sind, und welchen Charakter diese haben. Hierzu wird ein – wenn auch skizzenhafter – Überblick über die historischen Grundlagen der Stadtstrukturen, die Lage der Ringstraßen innerhalb dieser Strukturen bzw. über die einzelnen Phasen des Ausbaus der Ringstraßen geboten.

10 Ekler, Dezső: The language of Forms and the City. In: Miszlivetz, Ferenc / Jensen, Jodi (Hg.): Creative Cities and Sustainability. Szombathely: Savaria University Press 2015, S. 59–66.

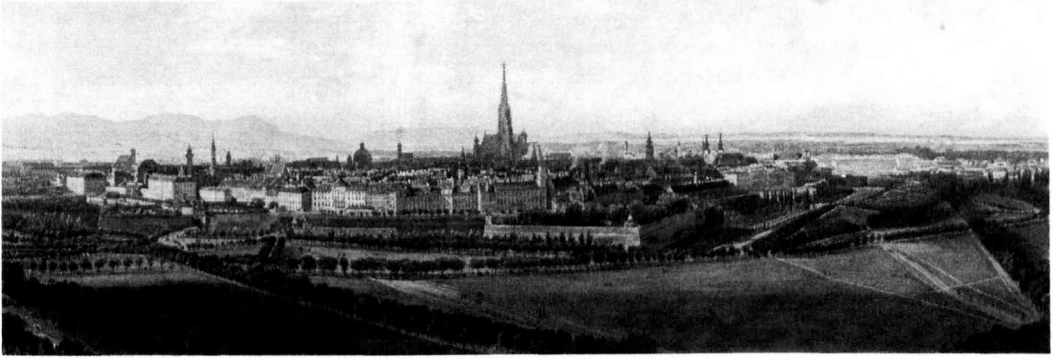
11 Vgl. Szélpál, K. Livia: Tale of Two Hungarian Cities: The Making and Reading of Modern Debrecen and Szeged, 1850–1914. A Dissertation in History. Budapest: CEU 2012; Viele renommierte Autoren sehen die Ringstraßen in einer weiteren Perspektive des Erbes der Donaumonarchie und vergleichen Wien und Budapest mit verschiedenen Provinzstädten (z. B. Brno, Zagreb, Lemberg usw.): Moravánsky, Ákos: Competing Visions. Aesthetic Invention and Social Imagination in Central European Architecture, 1867–1918. Cambridge: MIT Press 1998; Johnston, William M.: Zur Kulturgeschichte Österreichs und Ungarns 1890–1938. Auf der Suche nach verborgenen Gemeinsamkeiten. Übersetzt von Otmar Binder. Wien / Köln / Graz: Böhlau 2015, S. 29–45; Clegg, Elizabeth: Art, Design & Architecture in Central Europe 1890–1920. New Haven: Yale University Press 2006; Iveljić, Iskra (Hg.): The Entangled Histories Of Vienna, Zagreb and Budapest (18th–20th Century). Zagreb: Faculty of Humanities and Social Sciences, University Zagreb 2015, S. 11–236.

Name / Ort	Baujahre des Gebäudebestandes	Länge
Wien		
(1) Ring	1860–1890	5,3 km
(2) Lastenstraße von Lothringerstraße bis Landesgerichtsstraße	1860–1890	zirka 3,3 km
(3) Gürtel	1870–1914 (und später)	13,1 km
(4) Vororteline (im Rahmen des Stadtbahn-Projekts)	1898	14 km
Budapest		
(1) Kiskörút	(Ende 18. Jh.) bzw. ab 1880	1,5 km
(2) Nagykörút	1870–1900	4,1 km
(3) Linie (alte Zollgrenze)	nicht als Ringstraße benutzt	zirka 7,1 km
(4) Hungária Körút (nur in Pest)	um 1900 und später	zirka 12,2 km
Szeged		
(1) Kiskörút (Tisza L. krt.)	1880–1914	2,1 km
(2) Nagykörút	1880–1914 (und später)	4,2 km

Überblick über die wichtigsten Daten der Ringstraßen von Wien, Budapest und Szeged



Die Ringstraßenstrukturen der drei Städte



Festungsstadt Wien (Ausschnitt). An der Stelle des Glacis wird später die Ringstraße errichtet

1.1 Die Wiener Ringstraßen

Wien war die größte Festungsstadt, die Europa im 19. Jahrhundert aufzuweisen hatte.¹² Durch die Stadtstruktur, die sich nach der Belagerung durch die Türken von 1683 herausgebildet hat, ziehen sich zwei markante Verteidigungsringe. Der erste wurde um die mittelalterliche Stadt angelegt, die sich mit dem Rücken an den Donaukanal lehnt (im Mittelalter floss hier noch der Hauptarm der Donau). Die mittelalterliche Stadt selbst liegt auf der untersten Terrasse der Donau (Stadtterrasse), so dass sie im Niveau vom zweiten bebauten Gürtel, der Zone der Vorstädte, unterschieden ist, die höher liegt (Mittelterrasse) und die Altstadt wie ein Amphitheater umschließt.¹³ Die Vorstädte waren ebenfalls von einer Mauer umgeben, vom Linienwall.¹⁴ Die zu Beginn des 18. Jahrhunderts (ab 1704) erbaute Stadtmauer war militärisch nicht von großer Bedeutung, aber als Zollgrenze spielte sie eine wichtige Rolle. Vor der Moderne verlief nämlich hier die eigentliche Bebauungsgrenze der Stadt Wien, auch wenn man bis 1859 unter der Bezeichnung ‚Wien‘ verwaltungstechnisch nur die innerhalb der Stadtmauer liegenden Teile der Stadt verstand.¹⁵ Zwischen der mit einer monumentalen Befestigung

- 12 Eigner, Peter / Schneider, Petra / Doblhammer, Rupert: Das Wachstum von Wien. In: Brunner, Karl / Schneider, Petra (Hg.): *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien*. Wien / Köln / Weimar: Böhlau 2005, S. 34–41.
- 13 Winiwarter, Verena / Schmid, Martin / Dressel, Gert: Looking at half a millennium of co-existence: the Danube in Vienna as a socio-natural site. In: *Water History* 5 (2013), S. 101–119.
- 14 Mader, Ingrid: Der Wiener Linienwall aus historischer, topographischer und archäologischer Sicht. In: *Fundort Wien*. 14 (2011), S. 144–163; Blasi, Walter / Sauer, Franz: Die Kuruzzenschanze zwischen Petronell und Neusiedl am See. In: *Bundesdenkmalamt (Hg.): Fundberichte aus Österreich – Materialhefte. Reihe A, Sonderheft 19*. Wien: Berger & Söhne 2012.
- 15 Daten über Wien vgl. in: Czeike, Felix (Hg.): *Historisches Lexikon Wien*. Wien: Verlag Kremayr & Scheriau, Wien 1992–2004, wie auch das Projekt: *Wien-Geschichte-wiki* von Wiener



Historische Postkarte mit Wiener Ringstraßenmotiv



Der Schottenring um 1875, Blick vom Schottentor Richtung Donaukanal

eingefriedeten Altstadt und den Vorstädten wurde aus militärischen Gründen eine breite, unbebaute Zone, das Glacis, freigelassen. Nachdem die Vorstädte 1850 eingemeindet wurden und von nun an eine administrative Einheit mit der Wiener Innenstadt bildeten, wurde auch die Bebauung des ‚leeren Stadtteils‘ aktuell.¹⁶

Bei der Interpretation des ab 1857 auf kaiserlichen Befehl angelegten Rings muss man sehen, dass es sich hier nicht nur um eine breite Straße, sondern um einen durchschnittlich sechshundert Meter breiten, einen ‚Umriss‘ formenden, neuen Stadtteil handelt. Sein Zentrum ist das als monumentale – eigentlich nicht fertiggestellte – Erweiterung der Burg vorgesehene Kaiserforum beziehungsweise das als Ergänzung der kaiserlichen Macht (mit der Zeit eher als ihr Gegenpol) geschaffene Bürgerforum mit dem Rathaus, der Oper und der Universität.¹⁷

Die von Parks umgebenen öffentlichen Gebäude bilden Raumkompositionen, an die sich in den 1860er Jahren im romantisierenden Stil erbaute, private, ursprünglich von einzelnen Familien bewohnte Ringpalais mit geschlossenen Platzfassaden anschließen. Der Ring hat jedoch auch spätere Teile, die sich architektonisch von den früheren unterscheiden. Hier ist vor allem der nach dem Börsenkrach von 1873 bebaute Schottenring zu nennen, auf dem die charakteristischen Mietpalais der Hochgründerzeit dominieren.¹⁸ Zum Fluss hin wurde die Ringstraße nicht abgeschlossen, so dass der Ring im Gegensatz zur mittelalterlichen Stadtmauer, die die Stadt von allen Seiten umgab, die Form eines verlängerten Halbkreises hat.

Obwohl unter ‚Ring‘ im Allgemeinen nur die soeben beschriebene Straße verstanden wird, führt auch eine zweite, mit der ersteren mehr oder weniger parallele, weniger repräsentative Ringstraße durch den sechshundert Meter breiten Streifen. Die aus einer Reihe von mehreren Straßenlinien bestehende ‚Lastenstraße‘ wurde zur Versorgung des Rings angelegt: Hier wurden die Lasten transportiert, standen die Kasernen, später wurden auf der Lastenstraße die verkehrsreicheren Straßenbahnlinien entlanggeführt, die die Vorstädte erschlossen.¹⁹ Der Rangunterschied zwischen den beiden Ringstraßen zeigt sich darin, dass am Ring das Burgtheater und die Oper angesiedelt sind, während am repräsentativen Punkt der Lastenstraße das Volkstheater erbaut wurde, das die Mittelklasse bedient.²⁰

Stadt- und Landesarchiv und Wienbibliothek im Rathaus, <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Impressum> [08.10.2016].

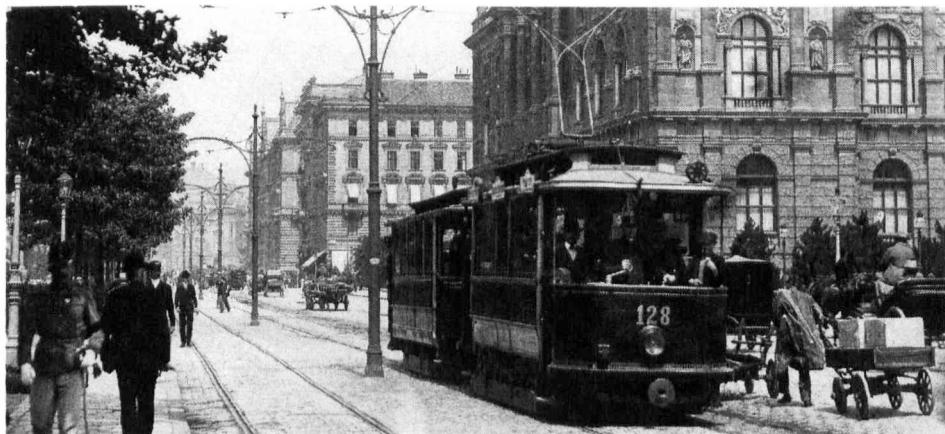
16 Vgl. Nierhaus, Andreas (Hg.): *Der Ring – Pionierjahre einer Prachtstraße*. Broschiert. Wien: Wien Museum 2015; Wagner-Rieger, Renate (Hg.): *Die Wiener Ringstraße. Bild einer Epoche* (Bde. I–XI). Wiesbaden: Franz Steiner Verlag 1972–1981.

17 Ebd.

18 Vgl. Lichtenberger, Elisabeth: *Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der Wiener Ringstraße*. Wien: Böhlau Verlag 1998.

19 Czeike, Felix: *Historisches Lexikon Wien*, Bd. 3. Wien: Kremayr & Scheriau 1994, S. 689.

20 Hein, Jürgen: *Das Wiener Volkstheater*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2000.



Museumstraße mit elektrischer Straßenbahn, 1905



Wiener Stadtbahn vor der Elektrifizierung an der Neulerchenfelder Str. um 1910

Nachdem 1890/92 auch die Stadtteile jenseits des Linienwalls nach Wien eingemeindet worden waren, stand der Bau einer zweiten Ringstraße an.²¹ Während der Ring – hierauf weist bereits das Wort ‚Ring‘ hin, das im Mittelalter auch den Hauptplatz einer Stadt bezeichnete – zur monumentalen Erweiterung des Stadtzentrums gedacht war, diente der Gürtel eher als Verbindungselement zwischen den Vorstädten bzw. Vororten. Die Ausfallstraßen, die diese verbanden, endeten nicht am Gürtel, sondern bildeten dort kleinere und größere Erweiterungen und Verkehrsknotenpunkte. Der bedeutendste von ihnen ist zweifellos die Kreuzung von Mariahilfer Straße und Gürtel. Am Gürtel finden wir kaum öffentliche Gebäude, dafür um so mehr Bahnhöfe; seine Erweiterungen bildeten verkehrsreiche Knotenpunkte, und sein zentrales Element ist die Stadtbahn von Otto Wagner, die ihn je nach den lokalen Gegebenheiten teils als Hochbahn, teils als Unterpflasterbahn entlangläuft.²²

Schließlich ist auch noch die ‚nicht erbaute Ringstraße‘ zu erwähnen. Die westliche Linie der Verbindungsbahn, die sogenannte Vorortelinie, sollte, wie schon aus ihrem Namen hervorgeht, die Vororte verbinden.²³ Eine Straße wurde an ihrem Linienverlauf nicht angelegt, der Verkehr sollte ausschließlich von der Bahn abgewickelt werden. Aber die zentrale Struktur der Stadt verlangte damals noch keinen ringförmigen Verkehrskorridor. Da die Linie nicht bis ins Zentrum geführt wurde, waren die Züge nicht ausgenutzt.²⁴ In der Stadtstruktur erscheint jedoch auch diese Bahnlinie als markanter Ring. Über sie hinaus konnte die Bebauung mit Mietshäusern um die Jahrhundertwende nur um wenige Blöcke vordringen, auch dies charakteristischerweise im unmittelbaren Vorfeld der Bahnhöfe (z. B. in Hernals).²⁵ Dafür, dass die Stadterweiterung gerade hier zum Stillstand kam, gibt es mehrere mögliche Gründe. Eine topografische Ursache besteht darin, dass die Linie am Fuß des steil ansteigenden Wienerwaldes verläuft. Schwerer wiegt aber vielleicht noch ein historisches Ereignis: Nachdem 1905 die nördlich der Donau gelegenen Gebiete nach Wien eingemeindet wurden, konzentrierten sich die Energien für die Stadterweiterung – dies war die bedeutendste des 20. Jahrhunderts – dort.²⁶

21 Vgl. Petrovic, Madeleine / Nagl, Dieter: Der Wiener Gürtel: Wiederentdeckung einer lebendigen Prachtstraße. Wien: Brandstätter 1998.

22 Vgl. Pawlik, Hans Peter / Slezak, Josef Otto: Otto Wagners Werk für Wien. Gesamtkunstwerk Stadtbahn. Wien: Verlag Slezak 1999.

23 Békési, Sándor: Die Stadtbahn um 1900. Wiens erstes Schnellverkehrsmittel? In: Nierhaus, Andreas / Wehdorn, Manfred (Hg.): Der Pavillon des k. u. k. allerhöchsten Hofes. Eine Stadtbahnstation für den Kaiser. Wien: Wien Museum 2014, S. 50–55.

24 Ebd.

25 Bobek, Hans / Lichtenberger, Elisabeth: Wien: Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Graz / Köln: Böhlau Verlag 1966 (= Schriften der Kommission für Raumforschung der ÖAW 1), S.103–125.

26 Ebd.



Múzeum Körút (Kiskörút) mit dem Nationalmuseum um 1900

1.2 Die Ringstraßen von Budapest

Die Ringstraßenstruktur Budapests ist teils früher, teils später entstanden als die von Wien.

Budapests geografische Lage und Geschichte verlangte drei Ringstraßen. Die ehemaligen Stadtmauern geben den Verlauf der inneren Ringstraße vor; als Verlauf für die äußere Ringstraße hätte sich der Stadtgraben angeboten; den Platz der dritten Ringstraße im System der vorherigen beiden hatte die spätere Entwicklung festzustellen.²⁷

Die Stadtmauern von Pest wurden schon Ende der 1700er Jahre geschleift. Die vor ihnen bzw. an ihrer Stelle angelegte Landstraße wirkte im Vergleich zu den engen Gassen der Innenstadt allein durch ihre Breite imponierend. Dennoch erhielt sie – ausgenommen das Viertel um das Nationalmuseum – zunächst keine repräsentative Ausgestaltung. Zur

²⁷ Siklóssy, László: *Hogyan épült Budapest? (1870–1930)* [Wie wurde Budapest gebaut?]. Budapest: Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1931, S. 192.



Oktagon: Verkehrsknotenpunkt der Andrásy-Straße (Radialstraße) und des Nagykörút um 1900

kleinen Ringstraße wurde sie nachträglich 1880, als sie als Teil der mit dem Nagykörút zusammenhängenden Stadtregulierung erweitert und in Kiskörút umbenannt wurde.²⁸

Der Budapester Nagykörút (der Funktion nach die äußere Ringstraße) hätte seinen natürlichen Ort entlang der Stadtgrenzen (der Stadtgrabenlinie [városárka], wie sie auf alten deutschen Karten erfasst ist) gehabt. In südlicher und östlicher Richtung erreichte die Ausdehnung von Pest im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts diese administrative Grenze bereits.²⁹ Doch die Bebauung hinterließ einen entscheidenden Hiatus: Ungefähr parallel zum Verlauf des heutigen Nagykörút zog sich nämlich in Nord-Süd-Richtung (parallel zur Donau) ein Graben hin, der diese Linie besonders ungeeignet für die Bebauung machte, wie auch das Hochwasser von 1838 mit seinem tragischen Ausgang zeigte.³⁰ Der Graben war nicht allzu breit bzw. markant. In den 1870er Jahren bestand er nur aus einer Reihe von locker miteinander zusammenhängenden Hintergärten. In dieser Vertiefung plante Ferenc Reitter – vor allem zu Zwecken des Hochwasserschut-

28 Ebd. Zum Thema vgl. ebd. S. 192–234.

29 Preisich, Gábor: Budapest városépítésének története II. A kiegyezéstől a tanácsköztársaságig [Die Geschichte des Städtebaus von Budapest II. Vom Ausgleich zur Räterepublik]. Budapest: Műszaki Kiadó 1964, S. 59–82.

30 Bierbauer, Virgil: Az 1838. évi árvíz hatása Pest építészetére [Die Auswirkungen des Hochwassers von 1838 auf die städtebauliche Entwicklung von Pest]. In: Némethy, Károly: A Pest-Budai árvíz 1838-ban [Das Hochwasser von Pest-Buda 1838]. Budapest: Budapest Székesfőváros Községe 1938, S. 245–280.



Margit Körút an der Margit utca (ein Abschnitt des sogenannten Budaer Körút) um 1910

zes – in den 1860er Jahren, einen schiffbaren Kanal anzulegen.³¹ Als sich der Plan aus finanziellen Gründen nicht realisieren ließ, verlegte man hier die Hauptleitung des städtischen Kanalsystems.³² Schließlich wurde im Sinne der Entscheidung über die Stadtentwicklung von 1871 „der zur Ringstraße getrocknete Kanal von Franz Reitter“ auf die Linie des Kanals „umgelegt“³³. Der Nagykörút bedeutete nicht mehr als jeweils eine Häuserzeile Einschnitt in die bestehende Stadtstruktur. Einen selbstständigen Charakter erhielt er insofern, als er breiter angelegt wurde als die hinter ihm liegenden Straßen. Auf einigen freigelassenen Grundstücken wurden zwar öffentliche Gebäude errichtet (Lustspieltheater, Nationaltheater), aber im Ganzen richtete sich das Straßenbild nach den Wünschen des spekulativen Mietshausbau.³⁴ Hervorgehobene Punkte des Nagykörút waren die Kreuzungen, an denen er die in derselben Zeit ausgebauten Ausfallstra-

31 Reitter, Franz: Donau-Regulirung zwischen Pest und Ofen. Pest: Druck Pollák 1865.

32 Sipos, András: Budapest und die Schwemmkanalisation. In: Tamáska, Máté / Szabó, Csaba: Donau – Stadt – Landschaften / Danube – City – Landscapes: Budapest – Wien / Vienna. Berlin: LIT 2016, S. 287–297.

33 Siklóssy 1931, S. 128.

34 Ruisz, Rezső: A Nagykörút (Műemlékeink) [Der Große Ring (Unsere Denkmäler)]. Budapest: Képzőművészeti Alap Kiadóvállalat. 1960.

Ben schneidet (Nyugati-Platz, Oktogon, Blaha Lujza Platz usw.). Die Verbreiterungen des Nagykörút sind eher Verkehrsknotenpunkte als öffentliche Plätze.

Parks gibt es entlang dieser Ringstraße nicht, höchstens hier oder da eine grüne Insel (z. B. der Pester Brückenkopf der Margaretenbrücke, der Rákóczi-Platz, die „Ausbuchtung“ in der Baross-Straße). Der Bau dieses Rings ging langsam voran und erreichte erst zu Beginn der 1900er Jahre seinen südlichen Endpunkt. Die architektonische Gestaltung folgt dem sozialen Status der Stadtteile, durch die er verläuft: Von Norden her beginnt er in der eleganten Lipótváros [Leopoldstadt] und erreicht dann, während die Fassaden immer einfacher gestaltet sind, die von Arbeitern bewohnte Ferencváros [Franzstadt].³⁵

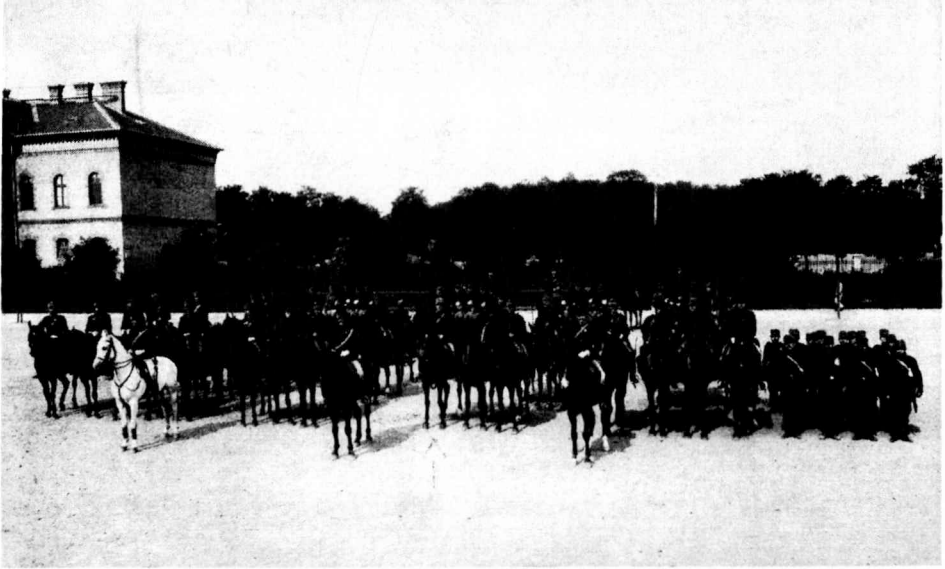
Der Nagykörút war also die Verbindungsklammer zwischen Nord und Süd, aber eigentlich auch zwischen der Innenstadt und den Vorstädten, denn er wurde von allen Ausfallstraßen gekreuzt. Erreicht er jedoch Buda, wird seine integrierende Kraft gebrochen. Die topografischen Gegebenheiten von Buda sind nicht günstig für einen Hauptverkehrsweg, der die Stadt erschließt. Der Budaer Körút besteht aus einer Serie von locker zusammenhängenden Straßen im Bereich des Burgviertels auf dem Hügel bzw. der daran anschließenden Wasserstadt und wurde erst nach dem ersten Weltkrieg im großstädtischen Stil umgebaut.³⁶ Von seiner Funktion und seinem Charakter her war er jedoch niemals in der Lage, eine ähnliche Rolle auszufüllen wie sein Gegenstück auf der Pester Seite. Wegen der mehrfachen Brechungen unterhalb des Burgberges (insbesondere am heutigen Széll-Kálmán-Platz) ist er auch kaum als Einheit wahrzunehmen.

Ist der Budaer Körút voller Brechungen, so gilt dies in noch höherem Maße für den ebenfalls im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts geplanten Kültelki Körút, die Äußere Ringstraße in Pest. Auch die Festlegung ihres Verlaufs hat eine interessante Geschichte. Es wäre eine Serie von an der Linie entlanglaufenden Straßen vorhanden gewesen, aber diese hatte keine ‚Ringstraßengestalt‘. Doch dies wäre das kleinere Problem gewesen. Ein viel gewichtigeres Argument gegen diese Ringstraße war wohl, dass der Ring, wenn er entlang der Linie verlaufen wäre, am heutigen Bahnhof Nyugati in eine Sackgasse gelaufen bzw. – vor allem hier im Norden – dem Nagykörút allzu nahe gekommen wäre. Schließlich verwarf man seine Ausgestaltung zur Ringstraße, obwohl an den meisten Orten kaum größere Eingriffe erforderlich gewesen wären als die Umbenennung bereits vorhandener Straßen. Die auf der ehemaligen Stadtgrenze angesiedelte, der historischen topografischen Lage des Wiener Gürtels entsprechende Ringstraße kam also nicht zustande. Budapests Bebauungszonen beeinflusste sie jedoch grundlegend: Die Mietshäuserzone des Jahrhundertwechsels geht nur in einigen wenigen Abschnitten über diese Linie hinaus.³⁷

35 Hanák 1998; vgl. Hanák 1985.

36 Siklóssy 1931, S. 401–407.

37 Vgl. Lichtenberger / Cséfalvay / Paal 1994.



Hungária körút, Militärparade vor der Kaserne zwischen Kerepesi Straße und Kőbányai Straße, 1904

Den Verlauf der dritten, ‚äußeren‘ Ringstraße von Budapest, des Kültelki Körút (später Hungária körút), plante die Pester Stadtleitung schließlich ziemlich großzügig, größtenteils parallel zu der Eisenbahnlinie, die die Stadt von Nordosten her umfährt.³⁸ Im Gegensatz zum Nagykörút blieb der Hungária körút jedoch zunächst ein lockeres Konglomerat vorwiegend mit Objekten des Staates bzw. der Großunternehmen. Kasernen, Krankenhäuser, ausgedehnte Parks (Városliget, Népliget), Beamtengebiet und im Süden der Schlachthof säumten seinen Verlauf. Da dieser Ring keine Straßenbahn erhielt, hatte er kaum eine verbindende Funktion für den Verkehr. Außerdem kreuzten ihn auch die Bahnlinien, die in die Stadt einfuhren, was das Vorankommen auf ihm noch schwieriger machte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begann zwar die städtische Bebauung am Hungária körút im Bereich des Városliget (mit den für diese Zeit charakteristischen ungarischen secessionistischen Gebäuden), aber weil weder genügend Zeit noch ausreichend Energie für weiteres Stadtwachstum vorhanden waren, bildeten sich nirgends straßenartige Platzfassaden heraus.³⁹

Schließlich finden wir in Pest – wie in Wien – die äußerste, nicht erbaute Ringstraße, die Ringbahn. Aber im Gegenteil zu Wien konnte die Stadt der Ringbahn nicht mehr

38 Vgl. Siklóssy 1931, S. 198.

39 Gerle, János / Kovács, Attila / Makovecz, Imre: A századforduló magyar építésze [Die ungarische Architektur der Jahrhundertwende]. Budapest: Szépirodalmi Kiadó / Bomex 1990, S. 233.

nahekommen, so dass diese, anders als die Stadtbahn in Wien, nicht als Schnellbahn genutzt wurde, obwohl die Möglichkeit theoretisch durchaus bestanden hätte.⁴⁰

1.3 Die Ringstraßen von Szeged

Das Ringstraßensystem von Szeged lässt sich viel leichter beschreiben als das der anderen beiden Städte, weil es als Ergebnis eines einzigen Planungsaktes zustande gekommen ist.⁴¹ Die erschütternde Zerstörung durch das Hochwasser von 1879 hatte die frühere Stadt in einen ‚leeren‘ Raum verwandelt. Die Schäden durch das Wasser waren von solchem Ausmaß, dass an den meisten Stellen sogar die Grundstücksgrenzen ‚verschwammen‘, und so bestand die Möglichkeit, eine Musterstadt anzulegen.⁴² Der Wiederaufbau von Szeged folgte offensichtlich Budapester Mustern. Die vom königlichen Kommissar Lajos Tisza (dem Bruder des Ministerpräsidenten) geleitete die Neubaukommission wirkte – ähnlich wie der Budapester Rat für Öffentliche Arbeit – mit der Selbstverwaltung der Stadt zusammen, mehr noch, sie war eine diesem übergeordnete Verwaltungs- und Stadtplanungsorganisation.⁴³ Die nach dem Vorbild Budapests gestaltete zentrale stadtplanerische Praxis ermöglichte die Übernahme der Stadtform. Das bedeutet auch, dass die Pläne für Szeged derselbe Lajos Lechner verantwortete, der auch in Budapest aktiv gewesen war.⁴⁴ So entstand ‚klein Budapest‘ mit einem eigenen doppelten Ringstraßensystem. Die innere Ringstraße ist nichts anderes als eine bogenförmige Verschiebung der Oskola-Straße, der üblichen Hauptstraße, die quer durch den Bereich innerhalb des Stadtzentrums „Palánk“ (Palisaden) verläuft. Dieser Bogen wird indirekt von der Theiß selbst beschrieben, denn die gesamte Stadt (besser gesagt das Stadtensemble aus Unterstadt, Mittelstadt, Oberstadt und Palánk) folgt in der Anlage dem rechten Bogen des Flusses.⁴⁵

40 Keller, László / Juhász, Erzsébet: Százéves a budapesti bal parti körvasút. 1–4. rész [100 Jahre Linksufer-Ringbahn von Budapest]. In: Városi Közlekedés 29 (1989), S. 37–14 (Teil 1), S. 99–107 (Teil 2), S. 230–236 (Teil 3); Városi Közlekedés 30 (1990), S. 45–50.

41 Pläne vgl. Lechner, Lajos: Szeged újjáépítése [Der Wiederaufbau von Szeged]. Szeged: Press-Kontakt 2000. (Reprint 1981); vgl. auch: Bakonyi, Tibor / Zombori, István: Szeged újjáépítésének terve az 1879. évi árvíz után [Der Plan für den Wiederaufbau von Szeged nach dem Hochwasser von 1879]. In: Műemlékvédelem 24 (1980), S. 132–140.

42 Vgl. Blazovich, László / Erdélyi, Ida: Szeged. Szeged: Csongrád Megyei Honismereti Egyesület 2014 (= Magyar várostörténeti atlasz [Ungarischer Atlas für Stadtgeschichte] Bd. 3).

43 Nagy, Zoltán / Vágás, István: Szeged újjáépítése, a modern városkép kialakulása, az urbanizációs fejlődés [Der Wiederaufbau von Szeged, die Gestaltung eines modernen Stadtbildes und die Urbanisierungsentwicklung]. In: Gaál, E. (Hg.): Szeged története [Geschichte Szegeds] Bd. 3/1. Szeged: Somogyi Könyvtár 1991, S. 153–208.

44 Takács, János: Lechner Lajos 1833–1897. In: Műemlékvédelem 24 (1980), S. 129–132.

45 Vgl. Máté, Zsolt: Szeged XVI. századi helyrajza: a rekonstrukció módszere [Die Topografie Szegeds im 16. Jahrhundert: Die Rekonstruktionsmethode]. In: Tanulmányok Csongrád Megye Történetéből XIV. Szeged: Csongrád Megyei Levéltár 1989, S. 5–75; Ders.: Szeged középkori



Knotenpunkt von Dugonics Platz und Tisza Lajos körút (rechts ein später abgetragenes Gebäude, welches das alte Straßenniveau sehen lässt) um 1885

In Szeged gab es zwar keine Stadtmauer, aber die Ausfallstraßen, die die Vorstädte (Unterstadt, Oberstadt, später Móraváros, Rókus) mit der Stadt verbanden, wurden auch hier von der Burg als einem starken morphologischen Element zu einem Umweg gezwungen.⁴⁶ Für eine bescheidenere Kleine Ringstraße (mit kleinerem Bogen) hätte es gewiss auch auf der Linie des Burgrings über den heutigen Széchenyi-Platz Raum gegeben.⁴⁷ Doch Lechners Plan nahm das weitere Wachstum der Stadt vorweg, und so gelangte der Tisza Lajos körút an seinen heutigen Platz. Die repräsentativsten öffentlichen Gebäude der Szegeder Ringstraße sind die beiden protestantischen Kirchen bzw. das Dampfbad. Ansonsten wird der Ring eher von bescheidenen als von reichen ‚Palästen‘ gesäumt.⁴⁸ Dieser Tatsache, also den recht zurückhaltenden Platzfassaden, ist es auch zu

szociáltopográfiája [Szegeds mittelalterliche Sozialtopografie]. In: Falu Város Régió 6 (2000), S. 11–16.

46 Vgl. Vesmás, Péter: A szegedi vár [Die Szegeder Burg]. In: Műemlékvédelem 45 (2001), S. 279–285.

47 Die Burg selbst wurde nach dem Hochwasser abgetragen: Bálint, Sándor: Szeged városa [Die Stadt Szeged]. Budapest: Képzőművészeti Alap 1959, S. 116.

48 Bálint 1959, S. 118.

SZEGED

Mars-téri laktanya



Große Ringstraße in Szeged mit der Kaserne am Mars-Platz, 1900

verdanken, dass die Mietspalais nach sezessionistischem Geschmack vom Beginn des 20. Jahrhunderts (Reök-Palais, Deutsch-Palais) zu repräsentativen ‚quasi-öffentlichen‘ Gebäuden der Ringstraße werden konnten, zumindest, was ihre Wirkung im Stadtbild anbelangt.⁴⁹ Den architektonischen Wert der Kleinen Ringstraße von Szeged erhöht außerdem auch die Nähe der Innenstadt. So wurden durch die Einbeziehung der Ausfallstraßen die imposanten Plätze der Innenstadt, der Dugonics-Platz, der Klauzál-Platz und der Széchenyi-Platz, ebenfalls zu Teilen der Ringstraße.

Während der Kleine Ring als gebogene Abwandlung der traditionellen Hauptstraße der Stadt mehr oder weniger zu Szegeds historischer Topografie gehörte, bildet die Große Ringstraße eine ganz und gar am Reißbrett entstandene Utopie (mit Geddes' Begriff: Eutopie).⁵⁰ Auf die ungefähr in der Mittelachse der vom Wasser zerstörten Stadtteile verlaufende Ringstraße hätte ein ähnlicher Aufgabenkreis gewartet wie auf den Nagykörút in Pest. Szeged war jedoch nicht groß genug, um sich bis zu einer

49 Vgl. Novák, István u.a.: A 19–20. század fordulójára építészeti értékeinek komplex összehasonlító vizsgálata a délföldi régióban, különös figyelemmel Szeged, Szabadka és Temesvár párhuzamaira [Komplexe vergleichende Untersuchung der architektonischen Werte in der Region der südlichen Tiefebene an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung der Parallelen zwischen Szeged, Subotica und Timișoara]. OTKA Kutatási zárójelentés, 2006, http://real.mtak.hu/334/1/37745_ZJ1.pdf [04.08.2016].

50 Geddes, Patrick: Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics. London: Williams 1915.

Hauptstraße von derartigem Umfang auszudehnen, vor allem nicht mit städtischen Häusern. Wie beim Budapester Hungária körút entstand auch am Großen Ring von Szeged ein lose verbundenes Konglomerat von Gebäuden mit bedeutender staatlicher Beteiligung, welche am ehesten der Mars-Platz repräsentiert. Hier finden wir nahe beieinander den beim Bau zeitgemäßen, monumentalen Block von Zuchthaus und Gefängnis (1884)⁵¹ sowie die Kaserne (1882).⁵² Die Markthalle, die heute das Aussehen des Platzes bestimmt, wurde damals noch nicht erbaut, obgleich die Ausschreibung für diesen Raum erfolgreich abgewickelt worden war.⁵³ Ansonsten begannen entlang der Großen Ringstraße die recht bescheidenen Gebäude der Vorstädte aus dem Boden zu sprießen, die zumeist nur aus einem Erdgeschoss bestanden oder höchstens ein Obergeschoss hatten. Als 1880 Újszeged [Neu-Szeged] eingemeindet wurde, führte man den Großen Ring auf der Karte hinüber ans andere Ufer, doch weil es keine Brücken über die Theiß gab, blieb die Ringstraße von Újszeged in der ersten Zeit noch bescheidener als ein Torso.⁵⁴

Schließlich ist auch für Szeged die Ringbahn zu erwähnen. Die Eisenbahnen, die die Stadt von drei Seiten umgeben, erreichten die Stadt bzw. nahten sich ihr jedoch nur an zwei Punkten: Am Hauptbahnhof und am Bahnhof Rókus. Der als Teil des Wiederaufbaus entlang der Eisenbahn angelegte Damm wurde in Richtung Süden verlängert. Auf diese Weise wurde Szeged eine ‚eingezäunte‘ Stadt, wuchs jedoch über diese Umfassung bis zum ersten Weltkrieg eigentlich nicht hinaus.⁵⁵

2. Die drei Städte im Vergleich

Im Folgenden soll das Ringstraßensystem der drei Städte unter Hervorhebung dreier Aspekte verglichen werden. Das Wort Hervorhebung hat hier besondere Bedeutung, denn die begriffliche Interpretation der Ringstraße kann sich auf einer sehr breiten Palette bewegen. Die einzelnen Interpretationen sind keine exklusiven Lesarten, sondern ergänzen einander.⁵⁶ Wenn wir beispielsweise sagen, die Ringstraße habe den Verkehr in den Städten reformiert, widersprechen wir damit nicht der Interpretation, dass die Ringstraße im Wesentlichen eine neue militärische Festungslinie zum Schutz der Innenstadt

51 Heinrich-Tamáska, Péter: Kis magyar történelmi [Kleine ungarische Gefängnisgeschichte]. Budapest: Unicus Műhely 2013, S. 287–334.

52 Blazovich, László: Szeged rövid története [Kurze Geschichte Szegeds]. Szeged: Csongrád Megyei Levéltár 2007, S. 112.

53 Nagy / Vágás 1991, S. 204.

54 Vgl. Bálint, S. Újszeged [Neuszeged]. In: Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1961, S. 289–294.

55 Nagy / Vágás 1991, S. 167.

56 Vgl. Carr, David: Time, Narrative, and History. Bloomington / Indianapolis: Indiana UP 1986.

ist.⁵⁷ Wenn es um die Repräsentativität der Ringstraßen geht, bedeutet das nicht, dass sie nicht zugleich auch spekulative geschäftliche Unternehmungen gewesen wären.⁵⁸ Die Grünflächen sollten der Sauberkeit der Luft dienen, aber sie verhalfen ebenso den bürgerlichen Werten und Normen zur Verbreitung, denn die gebundenen Verhaltensregeln der Parks dehnten sich mit der Zeit auch auf die angrenzenden Straßen aus.⁵⁹ Die hier hervorgehobenen Aspekte sind also ebenso willkürlich wie die Wahl selbst, gerade diese drei Städte im Vergleich nebeneinanderzustellen. Dass dennoch gerade diese Aspekte in den Vordergrund gelangten, folgt aus dem Charakter der drei Städte. Der Aspekt der Ringe des Stadtwachstums und des Verkehrs bzw. der Mobilität macht die Unterschiede in der Größenordnung spürbar, während die Dimension der Macht die von dieser kaum getrennte Hierarchie zwischen Hauptstadt, rivalisierender Hauptstadt und regionalem Zentrum sehen lässt.

2.1 Die Ringe des Stadtwachstums

Ringstraßen können im Grunde von zweierlei Art sein. Entweder sie verlaufen entlang einer früheren Stadtmauer und können dann als klassische Wallstraße bezeichnet werden. In diesem Fall nimmt die Ringstraße sinngemäß und mit kleineren oder größeren Korrekturen die Form der mittelalterlichen Stadt auf. Im zweiten Fall ist die Ringstraße das Ergebnis von Planungen, die Vorwegnahme eines zukünftigen Gürtels in der Stadtlandschaft; dies ist eine Ringstraße im weiteren Sinn.⁶⁰ Vereinfacht lässt sich sagen, dass im ersten Fall der Takt des Stadtwachstums und die Festlegung der Ringstraße etwa gleichzeitig vonstatten gingen, während im zweiten die Absteckung der Straße die tatsächliche Bebauung vorwegnahm und auf das vorerst noch in ungewisser Zukunft zustande kommende Wachstum der Stadt Einfluss nehmen wollte.

57 Békési, Sándor: Hauptverkehrsader, Promenade – und Barriere. Zur Verkehrsfunktion der frühen Ringstraße. In: Nierhaus, Andreas (Hg.): Der Ring. Pionierjahre einer Prachtstraße. Wien: Wien Museum 2015, S. 72–76.

58 Vgl. Kos, Wolfgang / Gleis, Ralph (Hg.): Experiment Metropole 1873. Wien und die Weltausstellung. Wien: Czernin Verlag 2014.

59 Vgl. Magyar, Erzsébet: „Társalkodási kertek, promenádok, mulató- és népkertek“. A Habsburg monarchia közparkjai: magánkertek és városi parkok Buda-Pest társas életében (~1870–1918) (Kitekintéssel Bécsre, Prágára és Zágrábra) [„Konversationsgärten, Promenaden, Vergnügungs- und Volksgärten“. Die öffentlichen Parks der Habsburg-Monarchie: Privatgärten und Stadtparks im gesellschaftlichen Leben von Buda-Pest (mit Ausblick auf Wien, Prag und Zagreb)]. Dissertation. Universität Debrecen 2008.

60 Vgl. Masanz, Michaela / Nagl, Martina: Ringstraßenallee: Von der Freiheit zur Ordnung vor den Toren Wiens (Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte). Wien: Deuticke 1996, S. 14.

Zwischen den beiden Formen lässt sich ein etymologischer Zusammenhang vermuten.⁶¹ Zuerst war nämlich die Erfahrung da, dass entlang der abgerissenen Stadtmauern Straßen, ‚Burggringstraßen‘, gebaut wurden, bis diese Straßenform in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Planungspraxis wurde.⁶² Die Ringstraße stammt also unmittelbar (als topografisch-morphologische Gegebenheit) oder mittelbar (als Planungsprinzip) von der sich durch die Geschichte ziehenden geschlossenen Stadtform ab. Die Ringstraße bemüht sich, ebenso wie die Stadtmauer, um den Abschluss, um die Einfriedung der Siedlung.⁶³

Andererseits muss man auch sehen, dass die mittelalterliche Stadt in den seltensten Fällen allein aus dem Gebiet innerhalb der Stadtmauern bestand. Die Vorstädte, die sich außerhalb der Mauern herausbildeten, hatten zumeist ast- bzw. strahlenförmige, oft lineare Strukturen. Und, was noch wichtiger ist als der Grundriss, die Bebauungsintensität der Grundstücke blieb niedrig. Die Stadt innerhalb der Mauern hingegen war durch Platzmangel und die daraus resultierende gedrängte, später vertikal wachsende Bebauung charakterisiert. Diese historische Erfahrung war wiederum auf die Stadtplanungspraxis des 19. Jahrhunderts übertragbar, die für die Gebiete innerhalb der Ringstraßen üblicherweise eine kompaktere Bebauung vorsah als für die äußeren Bereiche.⁶⁴

Zusammengefasst ist also die Stadtstruktur mit Ringstraßen eine regulierte, geplante Form des historischen Stadtwachstums, die sich mit der Zeit von ihren morphologischen Grundlagen gelöst hat und als selbstständiges Grundprinzip von Ingenieuren zur exakten Vorschrift geworden ist. Die Ringstraße fügt sich in die Praxis der historisierenden Architektur des 19. Jahrhunderts ein. Und wie bei den einzelnen Gebäuden, wo es im Zusammenhang mit dem Wachstum bzw. der Umgestaltung der Gebäudeblöcke immer schwieriger wurde, historistische Elemente zu verwenden, ließen sich auch die Wallstraßen nicht einfach duplizieren bzw. unendlich vergrößern.⁶⁵ Das Stadtwachstum brachte

61 Vgl. Melicher, Theophil: Die städtebauliche Entwicklung im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen, gezeigt an den sechs größten österreichischen Städten: Graz, Klagenfurt, Salzburg, Wien, Innsbruck und Linz zwischen 1800 und 1900. Unpublizierte Dissertation. TU Wien 1965.

62 Obgleich die Stadtmauern erst in der Neuzeit abgerissen wurden, erscheinen die Wachstumsringe auch in der Zeit rückwärts als nachweisbar. Viele mittelalterliche Straßenstrukturen bewahren frühere, frühmittelalterliche Wachstumsphasen. Eines der bekanntesten Beispiele hierfür ist gerade der Wiener Graben. Klaar, Adalbert: Die Siedlungsformen Wiens. Wien / Hamburg: Paul Zsolnay Verlag 1971 (= Wiener Geschichtsbücher, Bd. 8), S. 9–37.

63 Kostof, Spiro: Die Anatomie der Stadt. Frankfurt a. M.: Campus Verlag 1993, S. 11–70.

64 Schröteler-von Brandt, Hildegard: Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte: Eine Einführung. Wiesbaden: Springer 1997, S. 128–141.

65 Vgl. Ekler, Dezső: Nagyítás az építészetben, Vázlatok az építészet jelentéséhez [Vergrößerung in der Architektur, Skizzen zu einer Semantik der Architektur]. In: Kapitány, Ágnes / Kapitány, Gábor (Hg.): „Jelbeszéd az életünk” 2 [„Zeichensprache ist unser Leben” 2]. Budapest: Osiris Kiadó 2002, S. 249–266.

nämlich immer längere Ringstraßen hervor, die andere Fragen des Verkehrs und der Raumstrukturierung aufwarfen als zuvor (eine mögliche Antwort darauf war Otto Wagners Stadtbahn, siehe Abschnitt 2.3).⁶⁶ Hinzu kommt noch, dass die Stadt nicht nur in Richtung der weiteren in der Landschaft markierten Ringstraßen hätte wachsen müssen, sondern dass dies auch in immer höherem Tempo erforderlich gewesen wäre, denn das Gebiet, das der Ring umschloss, war immer größer.⁶⁷ Deshalb zerbrachen die äußersten Ringstraßen ‚notwendigerweise‘ und wurden zu einer Kette von funktionalen Vorstadt-zonen. Und damit trugen sie unwillkürlich zur Abwertung ihrer eigenen Rolle bei und orientierten die Stadtplaner in Richtung der Frage nach der Gliederung der Funktionen.⁶⁸

Von den drei Städten stand Wien dem aus historischen Formen (Typ: Wallstraße) abgeleiteten Ringstraßensystem am nächsten, Budapest bildete einen Übergang, während in Szeged die Ringstraße bereits als exakte importierte Form erscheint. In Wien stand nämlich in der Mitte des 19. Jahrhunderts überhaupt nicht zur Diskussion, ob die Ringstraße gebaut werden solle – ihr ‚Negativ‘ war ja im Stadtkörper bereits enthalten –, sondern die Frage konnte vielmehr nur lauten, welche Rolle sie erhalten sollte. Die Antwort lautete: die einer Prachtstraße durch die Erweiterung der Hofburg. Auch der Budapester Nagykörút war als ‚Negativ‘ in der ‚beinahe fertigen‘ Stadtstruktur bereits angelegt, allerdings wesentlich indirekter. Hinzu kommt, dass Budapests Prachtstraße, die Andrassy-Straße (früher Sugárút [Radialstraße]), schon vorher fertig geworden war und der Nagykörút daher auf diese Rolle nicht mehr hoffen konnte. Die Anlage der nach Pariser Vorbild aufgebauten Andrassy-Straße zog die von der Stadtpolitik zur Verfügung gestellten zentralen Energien ab, weshalb der Nagykörút weniger Dotationen erhielt.⁶⁹ Er sollte nicht der Repräsentation dienen, sondern das Funktionieren der Stadt gewährleisten.⁷⁰ Der Nagykörút mit dem System der ihn schneidenden Ausfallstraßen sollte die Stadt erschließen und beinahe gewaltsam modernisieren. Das ist vor allem im südlichen Teil der Stadt spürbar, wo er gleichsam die frühere Stadtstruktur durchschneidet, die damals die im Nachhinein eingezeichnete Verlaufslinie bereits seit langem überschritten hatte. Während also die Wiener Ringstraße die soziale Gliederung der Stadt betont, zerstörte der Nagykörút im Gegenteil frühere Strukturen und verschmolz sie zu neuen.

66 Ekler, Dezső / Csizmady, Adrienne / Hegedüs, József: Budapest társadalmi-térbeli szerkezeze [Die gesellschaftlich-räumliche Struktur von Budapest]. In: Gerőházi, Éva / Hegedüs, József / Pérenyi, Tamás / Szemző, Hanna. (Hg.): Replan: Innovatív megoldások a városi lakásproblémákra [Innovative Lösungen für städtische Wohnungsprobleme]. Budapest: Holcim Hungária Otthon Alapítvány 2015, S. 17–30.

67 Raith, Erich: Stadt ohne Ende. Von der umschlossenen Stadt zur totalen Landschaft. In: Brunner / Schneider 2005, S. 596–603.

68 Schröteler-von Brandt 1997, S. 174–183.

69 Vgl. Gerő, András (Hg.): Az Andrassy út [Die Andrassy-Straße]. Thematisches Heft. In: Budapesti Negyed 1 (1993).

70 Ekler, Dezső: Regeln des Stadtwachstums. In: Werk Bauen und Wohnen 18 (1998), S. 10–21.

Der Wiener Ring steht für eine konservative Modernisierung, der Nagykörút für diejenige der radikalen Veränderungen. Im Hinblick darauf ist es beinahe überraschend, dass es im architektonischen Sinn die Ringstraße ist, die als beinahe unabhängiger Stadtteil zwischen Wien und seinen ehemaligen Vorstädten prangt.⁷¹ Der Nagykörút war demgegenüber nicht auf große Wirkungen bedacht, er schmiegte sich in das umgebende Stadtgefüge hinein. Die Ringstraße ist ein individuelles und einzigartiges stadtarhitektonisches Kunstwerk, während der Nagykörút eher eine leere Straße war, eine Möglichkeit, eine Stadt entstehen zu lassen. Diese offene architektonische Struktur, die man keineswegs als großzügig bezeichnen kann, gewährleistete, dass der Nagykörút zu einer bewegten Hauptstraße werden konnte, die das etwas grobe Pulsieren des Lebens spürbar macht.

Der Kiskörút wurde eigentlich parallel mit der Anlage des Nagykörút ausgebaut bzw. kam durch nachträgliche Umwidmung zustande: mit dem Umbau der Immobilien an der entlang der einstigen Burgmauern verlaufenden Landstraße bzw. mit ihrer Erweiterung von 1880. Dass der Kiskörút erst nachträglich umfunktioniert wurde, zeigt auch sein gemischter Charakter: Während sein südlicher Abschnitt eine echte Wallstraße ist, bewahrt sein nördlicher Teil mit seiner Breite eher den Charakter einer Radialstraße, die einen Bogen um die mittelalterliche Stadt beschreibt, bzw. der ehemaligen Ausfallstraße nach Vác. Der Kiskörút von Pest ist die Wallstraße von Budapest, insofern besteht eine morphologische Verwandtschaft mit dem Wiener Ring (selbst wenn sich diese Ähnlichkeit nur auf einem Abschnitt zeigt). Die Ausmaße dieser beiden Straßen und ihre Funktion in der Stadtstruktur unterscheiden sich jedoch grundlegend. Der Kiskörút bewahrte zwar vorübergehend seinen Charakter einer sozialen Scheide zwischen dem historischen Pest und den ehemaligen Vorstädten, aber diese Abgrenzung war eher ethnisch-historisch als sozial geprägt. Das vom Kiskörút eingeschlossene historische Pest war nämlich bis ins 19. Jahrhundert hinein von alten, zum größten Teil deutschen Familien bewohnt, inmitten einer schon damals überwiegend ungarischen Stadt. Mit dem Bau der Elisabethbrücke und der zu ihr hinführenden Rákóczi-Straße wurde jedoch diese Insel entzweigeschnitten und in der Mitte sogar abgerissen: „Der Abriss der ‚mental Burgmauer‘, die die Innenstadt umgab, schien unverzichtbar zu sein, damit das Gebiet in die sich modernisierende Stadt integriert werden konnte.“⁷²

71 Schorske, Carl E.: Die Ringstraße, ihre Kritiker und die Idee der modernen Stadt. In: Ders.: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle. München: Piper 1994, S. 23–109.

72 Tomsics, Emőke: A pesti belváros átalakulása az 1860-as és az 1900-as évek között – tervek, képek, megvalósulások [Die Umgestaltung der Innenstadt von Pest zwischen den 1860er und den 1900er Jahren – Pläne, Bilder, Realisierungen]. PhD Dissertation – vorgestellt von Sipos, András in: Urbs – Magyar várostörténeti évkönyv 6 (2011) [Urbs – Jahrbuch für ungarische Stadtgeschichte], S. 327–332, hier S. 329.

Diese Umgestaltung der Stadt besiegelte das Schicksal des alten Pest endgültig. Vor allem der Ausbau der Rákóczi-Straße brachte die Veränderung mit sich, die den Kiskörút endgültig in das Verkehrssystem des Nagykörút integrierte. Vergleicht man jedoch die beiden Ringstraßen von Pest mit dem aristokratischen Charakter des Wiener Rings, so lässt sich auch weiterhin sagen, dass der Kiskörút eher an die Repräsentativität seines Wiener Gegenstücks erinnert, und zwar vor allem dank einem Erbe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, dem Palastviertel rund um das Nationalmuseum, das, wenn auch in wesentlich bescheidenerem Maßstab, an die Lösungen des Rings erinnert.⁷³

Zusammengefasst zeigt das innere Budapester Ringstraßensystem im Vergleich mit Wien folgende Abweichungen: Es wird nicht von einem, sondern von zwei von einander versetzten Ringen gebildet; es kam nicht durch einen einzigen Planungsakt zustande, sondern durch nachträgliche Einschnitte bzw. Umwidmung, in lang andauernden Bauphasen und aufeinander aufsetzenden Schichten. Und während der Ring einen Stadtteil darstellt, der mit seinem doppelten Straßenabschnitt (Prachtsstraße – Lastenstraße) eine weltliche funktionale Gliederung zeigt, sind die Budapester Ringstraßen straßenbreite Linien im Stadtgefüge. Hinzu kommt, dass sich die Funktion der Ringstraßen von Pest mit der Zeit immer mehr angeglichen hat, sie wurden in ein einziges, mit Ausfallstraßen verbundenes Verkehrsnetz integriert. Ein Unterschied in der Betonung ist allerdings bestehen geblieben: Der Kiskörút weist dank seines historischen Erbes mehr aristokratische Charakterzüge auf als der Nagykörút.

Diese Verschiedenheit der Pester Ringstraßen lohnt es auch deshalb hervorzuheben, weil der Umbau von Szeged 1879 im Wesentlichen eine Übernahme des sich damals in Budapest formierenden Systems bedeutete. Es geht hier um eine reine Form, die kaum durch stadtmorphologische Gegebenheiten bedingt ist. Die Kleine Ringstraße von Szeged (Tisza Lajos körút) ist, ebenso wie die von Pest, in ihren Lösungen eleganter als der äußere Verkehrsring, ohne jedoch dem Charakter der Prachtstraße in Wien irgendwo nahezu kommen. Der Grund dafür liegt darin, dass die repräsentativen Orte, die in dieser Zeit in Szeged entstanden, nicht hier, sondern in den inneren Teilen der Stadt angelegt wurden, vor allem am Széchenyi-Platz und an der Stelle der Burg, die später abgerissen werden sollte (Stefánia [Uferpromenade], Brückenkopf). Die Eleganz des ‚Szegeds der Paläste‘ ist so von der Ringstraße aus gerade nur zu spüren.⁷⁴

Die zweite Ringstraße hätte die Aufgabe gehabt, die Rolle des Budapester Nagykörút zu übernehmen und die Vorstädte zu verbinden: Alsóváros, Rókus, Móraváros und Felsőváros. Aber Szeged war zu klein, um auf großstädtische Weise bis zu dieser

73 Vgl. Dubniczky, Zsolt: A pesti mágánásnegyed kialakulása [Die Herausbildung des Pester Maganenviertels]. Dissertation. ELTE Budapest 2012.

74 Bakonyi, Tibor: A századforduló építésze Szegeden [Die Architektur der Jahrhundertwende in Szeged]. In: Műemlékvédelem 23 (1984), S. 141–152.



Széchenyi-Platz nach der Abtragung der Burg mit Neubauten wie dem Juristenpalais und dem Theater um 1884

Ringstraße hinauszuwachsen, deshalb blieb die Verbindungsfunktion teilweise bei der Kleinen Ringstraße, teilweise wurde sie von der Achse von Kárász-Straße und Széchenyi-Platz übernommen (siehe Abschnitt 2.3). Letzterer kann, obgleich keine Ringstraße, hinsichtlich seiner Position in der Stadtstruktur einer Ringstraße vom Typ Wallstraße gleichgesetzt werden.

So gelang es also nicht, der Ringstraße eine eindeutige Funktion zuzuweisen. Die Kleine Ringstraße erfüllt, da ihre Rolle teilweise von den eben erwähnten Straßen übernommen wurde, teilweise die Funktionen einer äußeren Ringstraße (Verkehr, Verbindung der Vorstädte). Die Große Ringstraße hingegen erinnert schon an die Ringstraßen der Vorstädte. Im Erscheinungsbild ähnelt sie dem Budapester Hungária körút und ist zum funktionalen Gürtel der geschlossenen Objekte von großen Ausmaßen geworden. Ein Unterschied liegt allerdings darin, dass, während man in Budapest bemüht war, den zu jener Zeit noch nicht gebauten Hungária körút an dem bereits bestehenden Schienenbahnsystem entlangzuführen, in Szeged mit solchen Schwierigkeiten nicht gerechnet werden musste, so dass die Große Ringstraße einen unterbrechungsfreien Verkehrsweg bildet.

Es ist also erkennbar, dass sich das Ringstraßensystem von Wien in Richtung Szeged immer weiter von den historischen Gegebenheiten der Stadt gelöst hat. Der wichtigste

urbanistische Grund hierfür ist – neben der Tatsache, dass es sich bei Szeged um einen Wiederaufbau nach einer Katastrophe, also nicht um eine organische Stadtentwicklung handelte – der in der Einführung bereits erwähnte Unterschied in der Größenordnung. Vergleicht man den Wiener Ring und die Großen Ringstraßen von Budapest und Szeged, hat man ungefähr gleich lange Straßenverläufe vor sich, aber eine völlig unterschiedliche urbane Umgebung. In Wien verläuft der Ring als ‚innerer Ring‘ um die mittelalterliche Stadt, in Budapest als ‚zweiter Ring‘ durch die Vorstädte und in Szeged in funktionalem Sinn als Stadtrandring. Noch größer ist der Unterschied, wenn man berücksichtigt, dass das Wachstum von Wien es gestattete, auch den Gürtel, der in Höhe des Budapester Hungária körút verläuft, vollständig zu bebauen. Der Gürtel spielte im Leben der Wiener Vorstädte eine ähnliche Rolle wie der Nagykörút in Pest: Er war die Verbindungsclammer, an den Möglichkeiten gemessen ein homogener Verkehrs- und Kommunikationsraum von den nördlichen Villenvierteln in Richtung der südlichen Arbeiterstädte. Weniger trifft dies auf die Vorortelinie zu, die jedoch bereits Wiens äußersten Wachstumsgürtel bedeutete, den die Stadt nicht mehr in ihr homogenes Gefüge integrieren konnte.

2.2 Die Kreise der Macht

Die moderne Großstadt des 19. Jahrhunderts lässt sich auch als Machtzentralisierung infolge des technischen Fortschritts auffassen. Schon in den antiken Städten war die Machtkonzentration von entscheidender Bedeutung, das römische Reich wird von vielen als gigantische Ausdehnung des Stadtstaates interpretiert. Die rechteckige Stadtform selbst, das castrum romanum, bildete sich gemäß den uniformierten Ansprüchen des römischen Heeres heraus.⁷⁵ Obwohl sich auch in der Struktur von Wien und Budapest das Erbe des römischen castrum nachweisen lässt, ist unter dem Aspekt des Straßensystems nicht dieser von Bedeutung, sondern die wesentlichen Unterschiede zwischen der mittelalterlichen und der absolutistischen Stadt.

Die mittelalterliche Stadt bestand nämlich ihrem Wesen nach aus kleinteiligen Strukturen. Zunächst genossen die Städte (Städtebünde) ihre eigene Autonomie. Eine zentrale Macht nach unseren heutigen Begriffen existierte nicht. Der zunächst funktionale und später immer eher symbolische Ausdruck dieser Selbstständigkeit war ein eigenes Festungssystem.⁷⁶ Innerhalb der Befestigung jedoch bestanden wiederum kleinteilige Strukturen: die kirchliche und die weltliche Verwaltung, Pfarreien und Orden, Fami-

75 Kolb, Frank: Die Stadt im Altertum. München: C.H. Beck 1984, S. 141–260.

76 Müller, Werner / Vogel, Gunther: dtv-Atlas Baukunst. Bd. 2. Baugeschichte von der Romanik bis zur Gegenwart. München: dtv 1981, S. 328–339.



liencians und Zünfte.⁷⁷ Aus all diesen Gründen hatte die mittelalterliche Stadt, jedenfalls wenn sie eine gewachsene Struktur besaß, in den seltensten Fällen ein einziges Zentrum; sie bestand eher aus einer Anhäufung von Zentren. Die Vorstellung von der idealen ‚Zentralstadt‘ entstand erst in der Renaissance, doch für ihre Verwirklichung finden wir gerade wegen der Schwäche der Zentralmacht nur sehr vereinzelt Beispiele.⁷⁸ Was von den Stadtutopien der Renaissance in vielen Fällen Wirklichkeit wurde, ist das planvoll angelegte System von Verteidigungswerken.⁷⁹ Die befestigte Stadt der Renaissance wird bereits von einer zentralen Macht geschützt, die Bastionen werden nicht mehr von einzelnen Zünften ‚betrieben‘, sondern die Stadt ist ein vom Bau bis zur Verteidigung einer einzigen militärischen Führung untergeordneter Organismus.

In der Herausbildung der Festungsstädte spielte eine große Rolle, dass die sich im 17. und 18. Jahrhundert herausbildende absolutistische Monarchie danach strebte, ihre theoretische Macht in eine tatsächliche Herrschaft umzuformen und damit die Grundlagen des Zentralstaates zu legen.⁸⁰ Der zentrale Staat stand im Widerspruch zu den städtischen Autonomiebestrebungen. Dies war neben vielem anderen ein Grund dafür, dass Europas Dynastien parallel zu ihren Residenzstädten Schlösser in der Provinz betrieben wie beispielsweise Versailles, Potsdam oder Schönbrunn.⁸¹ Anders als die ziemlich unübersichtliche mittelalterliche Stadt strahlten die Residenzschlösser und ihre Nebengebäude mit ihren geordneten Gärten, den breiten Alleen und Sichtachsen inmitten der ‚unordentlichen Natur‘ Ordnung und Strukturiertheit aus. Die Stadtregulierungen des 18. und 19. Jahrhunderts, die üblicherweise mit Abrissen einhergingen, trugen teils dieses barocke Raumerlebnis in die Städte, indem sie in deren Wirrwarr breite und gerade Straßen und überschaubare Strukturen schnitten.⁸² In dieser Lesart ist die Ringstraße nichts anderes als eine Reihe von bogenförmig verlaufenden breiten Straßen (zum Boulevard siehe ausführlicher Abschnitt 2.3). Die Plätze der Macht sind dabei alle Objekte, die mittelbar oder unmittelbar dem bestehenden System und seinen kulturellen Codes dienen: beispielsweise Paläste, die Verwaltungsgebäude und Kasernen, aber auch Institutionen wie Gärten, Theater oder Opernhäuser.

77 Kostof 1997, S. 71–122.

78 Granasztói, Pál: A renaissance és a barokk kor városépítési teoretikusai [Die Theoretiker des Städtebaus in Renaissance und Barock]. In: Településtudományi Közlemények 2 (1953), S. 83–116.

79 Gerő, László: Magyarországi várépítészet [Burgenarchitektur in Ungarn]. Budapest: Művelt Nép 1955, S. 62–94.

80 Hajnal, István: Az újkor története [Geschichte der Neuzeit]. Budapest: Akadémiai Kiadó 1998, S. 35–144 (reprint 1936).

81 Ebd.

82 Pogány, Frigyes: Terek és utcák művészete [Die Kunst der Plätze und Straßen]. Budapest: Építészeti Kiadó 1954, S. 93–148.

Aus Gründen der Kompaktheit soll hier nur auf einen einzigen, offensichtlichen Bereich der Macht hingewiesen werden: auf die Monopolisierung der Gewalt, und innerhalb ihrer auf Aspekte des Militärs. Diese brachten nämlich in Wien, dem Zentrum der Monarchie, ganz andere Formen hervor als in den aufstrebenden Städten Budapest und Szeged.

Im Habsburgerreich gelang es dem Wiener Hof, die zuvor verteilten Verteidigungsfunktionen zu monopolisieren. Nach 1683 bzw. nach den Türkenkriegen schuf er eine Reihe von Verteidigungsringen zum Balkan hin, deren äußerste administrative Linie die Militärgrenze wurde.⁸³ Das Zentrum des Festungssystems war Wien selbst. Pest-Buda und insbesondere Pest spielte in diesem Zusammenhang keine wesentliche Rolle, daher wurden auch die Verteidigungsmöglichkeiten der Stadt nicht weiterentwickelt. Die Pester Stadtmauer wurde während des 18. Jahrhunderts abgerissen.⁸⁴ In Buda war die Lage anders. Hier blieben die breiten unbebauten Flächen vor den Burgmauern an der Vérmező [Blutwiese] bis ins 20. Jahrhundert hinein erhalten (eher für demonstrative Militärmanöver als aus Verteidigungsgründen).⁸⁵ Die Befestigung von Szeged wurde ebenfalls von den Machtgesichtspunkten des Wiener Hofes diktiert. Das von Wien aus gelenkte Heer war durch die Burg markanter Teil des Stadtbildes. Die Burg in der Mitte der Stadt behielt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ihren strategischen Aufgabenkreis im Leben des regulären Heers, das das gesamte Territorium des Reiches netzartig überzog.⁸⁶

In allen drei Städten legte also das morphologische Erbe des Absolutismus die Dimensionen der in Frage kommenden, an der Stelle des Glacis anzulegenden ‚Wallstraßen‘ von vornherein fest. Die Festungsstadt Wien bekam eine breite und lange Ringstraße, Pest war unversehens über seinen Wall (den späteren Kiskörút) hinausgewachsen, und in Szeged umfasste der mögliche Wallkreis nur ein ganz kleines Gebiet, denn er diente nicht der Verteidigung der Stadt, sondern den Soldaten und beschützte nur deren Burg. An seiner Stelle erstreckt sich heute ein weitläufiger Park, der Széchenyi-Platz.

Nicht weniger wichtig war jedoch das politische Umfeld des 19. Jahrhunderts, in dem die Ringstraßen entstanden. Für Wien und besonders für den Kaiserhof bedeute-

83 Nagy, Miklós Mihály: A déli határörvidék, mint társadalomformáló régió [Die südliche Militärgrenze als gesellschaftsformende Region]. In: Gál, András / Kókai, Sándor: Tiszteletkötet dr. Frisnyák Sándor geográfus professzor 80. születésnapjára [Festschrift für den Geografen Dr. Sándor Frisnyák zum 80. Geburtstag]. Nyíregyháza / Szerencs: Bocskai István Római Katolikus Gimnázium / Nyíregyházi Főiskola Turizmus- és Földrajztudományi Intézete 2014, S. 103-115, hier S. 104.

84 Vgl. Saly, Noémi (Hg.): A régi pesti városfal mentén – Budapesti kultúrtörténeti séták II [Entlang der alten Stadtmauer von Pest – Budapester kulturhistorische Spaziergänge II]. Budapest: Fekete Sas Kiadó 2015.

85 Budapest Enciklopédia: Lexikon, Hg. Tóth Endréné. Budapest: Corvina 1970, S. 390.

86 Vesmás 2001, S. 279-285.

te die Revolution von 1848 eindeutig eine negative historische Erfahrung.⁸⁷ Der Hof hielt eine Öffnung der Stadt nur unter maximaler Anwendung militärischer Gesichtspunkte für möglich.⁸⁸ Der Ring, mehr noch aber die sich hinter ihm erstreckende, nicht offizielle ‚Lastenstraße‘ (Museumstraße, Auersperggasse, Landesgerichtsstraße usw.), war ebenso wie die durch Haussmanns Stadtregulierung entstandene Ringzone als Aufmarschgebiet für die Armee geeignet. Haussmanns Paris war von den Erfahrungen von Revolutionen und von den Kämpfen zwischen Aufständischen und der regulären Armee inspiriert, und auf die Ringstraßen von Wien traf dies ebenfalls zu. Nichts veranschaulicht den militärischen Machtcharakter des Rings besser als die mächtigen Kasernen, die an seinen beiden Enden liegen.⁸⁹ Dieselben militärischen Gesichtspunkte lagen auch dem Ausbau des zweiten Ringes zugrunde, doch hier rückten die Ansprüche des Transports des Heeres mit der Eisenbahn immer mehr in den Vordergrund. Die Hauptaufgabe der Gürtellinie, mehr noch aber der Vorortellinie, war der Transport der Armee zwischen den Vorstädten Wiens, aber eigentlich auch zwischen den Teilen der Monarchie. Den Platz und die Zukunft des bereits 1856 gebauten Arsenal, dieser Kaserne vom Umfang einer ganzen Stadt, berührte die Stadterweiterung nicht. Man könnte sogar sagen, dass das Verteidigungssystem des Linienwalles auch deshalb geschleift werden konnte, weil an seiner Stelle schon die neue Kaserne stand, das erste Element des ‚Festungsdreiecks‘ (zusammen mit den Ringkasernen: Rossauer Kaserne, Franz-Joseph-Kaserne), das an die Stelle des älteren Verteidigungssystems der Stadt treten sollte.

Anders als für Wien bildete die Revolution von 1848 für das junge Budapest einen ideellen Orientierungspunkt, insbesondere die friedliche Revolution auf der Straße.⁹⁰ Die kaiserlichen Kasernen innerhalb der Stadt vermittelten daher nicht ein Gefühl der Sicherheit, sondern eines der Bedrohung. Teils deshalb und teils, weil die Militärangelegenheiten beim österreichisch-ungarischen Ausgleich ‚in Wien‘ blieben, hatte die ungarische Gesellschaft ein ambivalentes Verhältnis zur k. u. k. Armee. Ohne weiter ins Detail zu gehen, soll hier nur auf die morphologischen Folgen hingewiesen werden: Im Stadtbild Budapests erhielten militärische Gesichtspunkte nach dem Ausgleich 1867 nur eine untergeordnete Rolle. Das ‚Neugebäude‘ – quasi das Arsenal Budapests – wurde bei

87 Vgl. Bach, Maximilian: Geschichte der Wiener Revolution im Jahre 1848. Wien: Wiener Volksbuchhandlung 1898.

88 Vgl. Mollik, Kurt / Reining, Hermann / Wurzer, Rudolf: Planung und Verwirklichung der Wiener Ringstraßenzone. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag 1980 (= Die Wiener Ringstraße. Bild einer Epoche III).

89 Czeike, Felix: Die Wiener Kasernen seit dem 18. Jahrhundert. In: Wiener Geschichtsblätter 35 (1980), Wien: Verein für Geschichte der Stadt Wien, S. 161–190.

90 Gyurgyák, János: Ezzé lett magyar hazátok [Das ist aus eurer ungarischen Heimat geworden]. Budapest: Osiris 2007, S. 19–154.

der Stadterweiterung 1897 gnadenlos aufgelassen.⁹¹ Dass bei der Entscheidung für den Abriss des Gebäudes weniger Aspekte der Modernität als emotionale Gesichtspunkte (die Repressalien 1849) und solche der Stadtplanung dominierten, zeigt sich daran, dass die nicht weniger unmoderne Maria-Theresia-Kaserne, die auf der Verlaufslinie des Nagykörút lag, dem Abriss entging. Statt dem Neugebäude wurde keine militärische Basis von vergleichbarer Größe und Bedeutung in der Innenstadt im engeren Sinne bzw. im inneren Ring der Stadterweiterung mehr gebaut. Insgesamt ist der ‚militärische‘ Festungscharakter Budapests am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erheblich weniger markant als der von Wien, genau genommen konzentriert er sich nicht in der Stadt, sondern im Umland. Die neuen Kasernen wurden Ende des 19. Jahrhunderts üblicherweise in den Vorstädten, vor allem entlang des Hungária körút, gebaut.⁹² Unter dem Aspekt der regionalen Bewegung der Armee standen die Kasernen an idealer Stelle, in unmittelbarer Nähe zu den Eisenbahnlinien. Aber anders als in Wien konnten die Kasernen in den Vorstädten nicht zu einem markanten Teil des sich neu formierenden Stadtbildes werden.

Man könnte erwarten, dass sich ein ähnlicher Prozess in geringeren Ausmaßen auch in Szeged vollzogen hat. Szeged ging der Hauptstadt teilweise sogar voran, denn schon bei Franz Josephs Besuch 1857 gelang es der Stadt, den Herrscher zum Abriss der Burg zu bewegen, eine Maßnahme, die jedoch erst nach dem Hochwasser umgesetzt wurde.⁹³ Die militärischen Objekte der Burg mussten ersetzt werden. Szeged folgte jedoch nicht dem Beispiel Budapests, hier wurden die neuen Kasernen nicht an der Stadtgrenze angesiedelt, sondern eher an den inneren Ringstraßen. Das war auch insofern eine interessante Wahl, als es auf diese Weise keine Lösung für den Truppentransport per Bahn gab. Das Szegeder Stadtbild konnte jedoch im Gegensatz zu dem von Budapest mit sehr viel weniger ‚obligatorischen‘ öffentlichen Gebäuden rechnen. Deshalb dienten die Kasernen neben militärischen Gesichtspunkten auch dem Ziel der Repräsentation der Macht im Stadtbild. Die Kasernen am Honvéd-Platz und am Mars-Platz (an letzterem ergänzt durch das Gefängnisgebäude) waren nicht einfach militärische Gebäude, sondern auch lokale Repräsentanten der zentralen Verwaltung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in Wien eine Einheit aus der Macht, ihrer Militärlogistik bzw. ihrer Repräsentation im Stadtbild die Plätze der Stadt bzw. ihre neuen Ringstraßen durchwob und dabei gleichermaßen die Sicherung der Stadt gegen

91 Vgl. Csendes, Péter: Wiener Kasernen. In: Archiv der Hauptstadt Budapest / Wiener Stadt- und Landesarchiv (Hg.): Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert. Budapest / Wien 2003 (= Veröffentlichungen des Wiener Stadt- und Landesarchivs Bd. 9), S. 69–71; Fabó Beáta: Militärische Einrichtungen in der Stadtstruktur Budapests. In: Ebd., S. 59–67.

92 Ebd.

93 Bálint 2003, S. 116.

Revolutionen wie die regionalen Truppenverschiebungen innerhalb des Reiches und die Repräsentationsansprüche der Zentralmacht (siehe das Heeresgeschichtliche Museum im Arsenal) berücksichtigte. Budapests inneres Stadtbild war hingegen von einer emotional motivierten, vorwiegend gegen Wien gerichteten Antimilitarität gekennzeichnet. Die militärischen Einrichtungen wurden in erster Linie an logistischen Punkten angesiedelt, und bei der Sicherung der inneren Ordnung der Stadt kam den inneren Ringstraßen keine so wichtige Rolle zu wie in Wien (aber die Maria-Theresia-Kaserne an der Mündung der Üllői út blieb stehen).⁹⁴ Szeged war zwar von einer ähnlichen politisch-nationalen Verpflichtung charakterisiert, aber hier überschrieb der Bedarf an repräsentativen öffentlichen Gebäuden das Vorbild Budapests (genau genommen Pests), die militärische Rolle der Hauptstraßenlinien im Stadtbild nicht in Erscheinung treten zu lassen – eine Lösung, die im Städtebau dieser Zeit überhaupt eher als Ausnahme denn als übliche Praxis gelten kann.

2.3 Die Orte der Mobilität: die Geburt der Großstadt

Eine Ringstraße kann eine relativ schnelle Verbindung zwischen den Stadtteilen schaffen. Aber ist diese Verknüpfung wirklich schnell? Eigentlich ist ja eine Ringstraße ein Umweg, ein Hauptverkehrsweg, der um die Stadt herumläuft. Für den Fußgängerverkehr könnte man sagen, ein zu großer Umweg. Will man eine Stadt zu Fuß durchqueren, lohnt es sich nur in den seltensten Fällen, die Ringstraße zu wählen. Außen um die Stadt verlaufende Straßen können den Blutkreislauf einer Stadt nur dann beschleunigen, wenn auf diesen Straßen der freie Strom schnellerer Verkehrsmittel gewährleistet werden kann. Der Verkehr auf breiten Wegen, der immerfort an derselben Stelle strömt: Darin besteht die Neuheit der Ringstraße bezüglich der Mobilität, die sie nicht nur von den alten Straßen unterscheidet, sondern auch von den mit ihr in vielerlei Hinsicht verwandten Ausfallstraßen.

Der Boulevard des 19. Jahrhunderts bedeutet im Allgemeinen eine breite Straße in der Stadt, die ebenso gut Ausfall- wie Ringstraße sein konnte.⁹⁵ Der Boulevard war berufen, die Stickigkeit, Enge, Unüberschaubarkeit und die ‚sinnlosen‘ Kurven der historischen Straßen abzulösen. Mit seiner breiten, luftigen Ausgestaltung, seinen Baumreihen und weitläufigen Plätzen wirkte er tatsächlich wie ein gemüthlicher Gartenspazierweg durch die Stadt. Sein Vorbild ist die barocke Gartenallee. Solche urbanen ‚Alleen‘ sind die

94 Ekler, Dezső: Space Looting and Mobilization: the Effect of the Big City on the Soul. In: Central European Political Science Review 6 (2005), S. 118–123.

95 „Boulevard [...] meist von Bäumen gesäumte, breite [Ring]straße, Prachtstraße“. Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache. Mannheim: Dudenverlag 2000.

dreifache Radialstraße im barocken Rom (ausgehend von der Piazza del Popolo), die Champs-Élysées in Paris, die Straße unter den Linden in Berlin: künstlerisch komponierte Spazier-, Kutschfahrt- und Aufmarschstrecken.⁹⁶ Die Ringstraße folgt teilweise diesem repräsentativen Muster, allerdings mit dem nicht unwesentlichen Unterschied, dass sie nicht mit geradem, sondern mit kreisförmigem Verlauf angelegt ist. Auf diese Weise bildete sich ein wesentlicher Unterschied zwischen den als Radialstraße und den als Ringstraße dienenden Boulevards heraus. Die Boulevards von der Art der Radialstraßen, die das Erbe der alten Ausfallstraßen weitertrugen, decken die historischen Gürtel der Stadt im Kreuz auf: sie verlaufen von innen nach außen, während sich auch ihr Straßenbild ständig wandelt, vereinfacht, luftiger wird. Der Boulevard als Ringstraße hingegen verläuft charakteristischerweise durch ein und denselben Bebauungsgürtel, deshalb strahlen seine einzelnen Abschnitte im Wesentlichen ein einheitliches Bild aus (jedenfalls im Vergleich mit den Radialstraßen).

Es wurde schon erwähnt, dass von den Ringstraßen der drei Städte allein der Wiener Ring als Prachtstraße bezeichnet werden kann. Der mittlere Abschnitt des Ringes besteht aus einer Reihe von voneinander mehr oder weniger unterschiedenen Raumkompositionen. Die scharfen Kurven sind räumliche Trennelemente zwischen diesen Kompositionen. Der Ring ist wie ein Ausstellungsraum, der von Saal zu Saal die Sehenswürdigkeiten der Machtelite aufdeckt. Die Verkehrsfunktion wird sekundär, teilweise findet der Verkehr gar nicht hier statt, sondern auf der äußeren, parallel verlaufenden Lastenstraße. Auf dem Ring wurde zwar eine Straßenbahn eingerichtet, aber von seiner ursprünglichen Gestaltung her ist er eher eine mit der Kutsche befahrbare Promenade. Und obwohl er dergestalt nicht in erster Linie für den Verkehr gedacht war, schuf er der Stadt doch ein neues Gefühl von höherem Tempo, weil der Maßstab der Gebäude nicht an das Fußgänger-, sondern an das Pferdekutschentempo angepasst war. Ebenso verhält es sich in Budapest mit der Andrassy-Straße, und ebenso, wie der Verkehr des Rings später von der äußeren, parallel laufenden Straße entlastet wurde, so tat das ein halbes Jahrhundert später auf der Andrassy-Straße die Untergrundbahn.⁹⁷

Verglichen mit dem Ring ist die Verkehrsfunktion sämtlicher anderer Ringstraßen größer, sei es der Wiener Gürtel oder die Ringstraßen von Budapest oder Szeged. Die Frage ist nur, ob diese Verkehrsfunktion tatsächlich umgesetzt wurde, d.h. ob die Ringstraße zu einem Verkehrsweg mit neuer und schnellerer Mobilität werden konnte. Da die Urbanisierung im 19. Jahrhundert von der Rolle der Eisenbahn nicht zu trennen ist,

96 Pogány 1954, S. 93–148.

97 Frisnyák, Zsuzsa: Verkehrslinien und räumliche Struktur Budapests. In: Archiv der Hauptstadt Budapest / Wiener Stadt- und Landesarchiv 2003, S. 109–114; Offenthaler Eva: Der öffentliche Verkehr in Wien. In: Ebd., S. 131–142.

bedeutet diese Frage also, auf welche Weise sich die Ringstraßen ins Verkehrsnetz der Stadt einschalteten und wie sie zu Trägern der Moderne im Verkehrswesen wurden.⁹⁸

Begonnen werden soll diesmal mit der kleinsten: der Kleinen Ringstraße von Szeged. Durch ihre Kürze erforderte diese Kleine Ringstraße selbst kein Verkehrsmittel. Ihre Umgestaltung in einen Verkehrsring wurde weiter dadurch erschwert, dass die erste Pferdeeisenbahn (1884) und später die an ihrer Stelle 1908 eröffnete Straßenbahn einen anderen Verlauf hatte.⁹⁹ Die Vorgängerin der heutigen Straßenbahnlinie eins verlief quer durch die Innenstadt und verband vor allem die beiden Bahnhöfe miteinander, wodurch sie dazu beitrug, dass die Verbindung von Kárász-Straße und Széchenyi-Platz zu einer Hauptstraße der Innenstadt wurde. Die ebenfalls 1908 eröffnete Straßenbahn auf dem Kleinen Ring kam nur noch als Ergänzung der ersten Hauptlinie in Betracht. Der auf der Szegeder Ringstraße verlaufende Straßenbahnweg jedoch ist keine echte Ringstraßenbahn, sondern die Verbindungsstrecke zwischen zwei die Innenstadt von Norden und von Süden her anlaufenden Radialstrecken. Auf diese Weise kommt es gerade nicht zu einer vollständigen Befahrbarkeit der Ringstraße mit der Straßenbahn. Dadurch jedoch, dass die Straßenbahnverbindung der Vorstädte auf die Kleine Ringstraße (Tisza Lajos körút) festgelegt wurde, geriet die von Lechner ursprünglich geplante Verbindungsfunktion der Großen Ringstraße ebenfalls in Frage, denn diese Straße erhielt keine moderne Verkehrsfunktion.¹⁰⁰ All dies hatte zur Folge, dass die Ringstraßen von Szeged keine neue Dimension der Geschwindigkeit und der Raumwahrnehmung in die Stadt brachten und nicht die Form des mit der Stadtbahn (Straßenbahn) ringsum befahrbaren Straßenraumes schufen.

Der Erfolg des Budapester Nagykörút liegt teilweise darin, dass diese Form des Straßenraumes in Budapest mit ihm erst geschaffen wurde. Sein Bau fiel mit den ersten Schritten für den Ausbau des Straßenbahnnetzes zusammen. Die Linie, die (ab 1887) vor dem Bahnhof Nyugati losfuhr, wuchs gleichsam gemeinsam mit dem Nagykörút. Auf diese Weise verschmolz der Nagykörút bereits in den Augen der Zeitgenossen, mehr noch aber vielleicht in denen der Nachwelt, mit der Straßenbahn. Die Ringstra-

98 Schott, Dieter / Skroblies, Hanni: Die ursprüngliche Vernetzung. Die Industrialisierung der Städte durch Infrastrukturtechnologien und ihre Auswirkungen auf Stadtentwicklung und Städtebau. Eine Forschungsskizze. In: *Die Alte Stadt* 14 (1987), S. 72–99; vgl. auch zur Kulturgeschichte des Themas: Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt a. M.: Fischer 2000.

99 Engi, József: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története. 6. rész. A villamosvasút mellékvonalainak megnyitása és más üzemi események [Die Geschichte des Szegeder öffentlichen Verkehrs auf festen Wegen. 6. Teil. Die Eröffnung der Nebenlinien der elektrischen Bahn und andere Betriebsereignisse]. In: *Belvedere* 16 (2004), S. 64–86; Ders.: A villamosvasút üzeme az első világháborúig 7. rész [Der Betrieb der elektrischen Bahn bis zum ersten Weltkrieg]. In: *Belvedere* 16 (2004), S. 31–58.

100 Die Motorisierung hat die Große Ringstraße schließlich doch noch entdeckt, aber dazu kam es erst deutlich später als in der hier besprochenen Zeit.

ßenbahn war lang und ‚schnell‘ genug, um zu einem selbstständigen Verkehrskanal zu werden, den man ‚entlangreisen‘ konnte und der eine Alternative auch gegenüber den Verkehrswegen bedeutete, die die Innenstadt geradlinig durchschnitten. Noch größere Bedeutung hatte sie jedoch für die Vorstädte, für die sie die schnellste Verkehrsverbindung darstellte.¹⁰¹ Andererseits muss man natürlich auch sehen, dass die Straßenbahn zur damaligen Zeit eher ein privilegiert bürgerliches Mobilitätsmittel war und nicht den Charakter eines Massenbeförderungsmittels besaß, wie sie ihn im 20. Jahrhundert annahm. Doch gerade dieser privilegierte Charakter machte sie zum ‚Moderne-Erlebnis‘ – dies ist es, was das wahre Milieu dieser Ringstraße ausmacht. Der Nagykörút wurde durch die Straßenbahn befahrbar und in seinen Ausmaßen spürbar; die ‚Geschwindigkeit‘ der Straßenbahn fasste die großen Boulevards, die die Stadtteile durchschnitten, zusammen. Die beinahe homogenen (zumindest annähernd gleich hohen) Platzfassaden des Nagykörút vermitteln das Gefühl, als nähme die Stadt kein Ende. Auf diese Weise schuf der Nagykörút (unabhängig davon, dass er eigentlich nicht kreisförmig ist), das Erlebnis des Reisens in der Stadt und mit ihm einen Maßstab, eine Geschwindigkeit und eine Dimension des Großstädtischen, wie sie zuvor nicht erfahrbar gewesen waren.

Was auf der Ringstraße mehr oder weniger eine zufällige Koinzidenz war (der Ausbau der Straße und die Verkehrsrevolution), wurde beim Wiener Gürtel bereits als architektonisches Programm formuliert. Das Vorbild von Otto Wagners Stadtbahn war natürlich nicht die Ringstraßenbahn in Budapest, sondern die Berliner S-Bahn.¹⁰² Architektonisch unterscheidet sich der Gürtel kaum vom Nagykörút; an manchen Stellen ist er baulich sogar weniger anspruchsvoll als dieser. Doch die in der Mitte verlaufende Stadtbahn erhebt ihn zur Monumentalität – und zu einem Moderne-Erlebnis, das den Budapester Nagykörút übertrifft. Auf dem Nagykörút verhalf die Straßenbahn zur Wahrnehmung der Gebäude, auf dem Gürtel verhalfen die Gebäude zur Wahrnehmung der Stadtbahn. Die in einer Höhe von drei oder vier Stockwerken verlaufenden Fahrdämme, die in Anpassung an das Terrain von Zeit zu Zeit unter der Erde verschwinden, lassen gleichzeitig die Landschaft und die moderne Technologie spürbar werden, die der Gegebenheiten des Geländes Herr wird.¹⁰³ Die einheitlich geplanten Stationsgebäude vermitteln den Eindruck, die Stadt werde durch die Bahnlinie tatsächlich wie von einem Gürtel zusammengefasst und durch ständigen Verkehrsfluss umkreisbar gemacht. So wird die Stadtbahn zu einer Version der Ringstraßenbahn in größerem Maßstab und

101 Szabó, Dezső: A 100 éves Budapest tömegközlekedésének története 1873–1973 [100 Jahre Geschichte des Massenverkehrs in Budapest]. Budapest: Budapesti Közlekedési Vállalat 1973; Bencze Géza u. a. (Hg): A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada [Eineinhalb Jahrhunderte Massenverkehr in der Hauptstadt]. Bd. I. Budapest: Budapesti Közlekedési Vállalat 1987.

102 Vgl. Békési 2004; Pawlik / Slezak 1999.

103 Die Kombination von Viadukten und Einschnitten war eigentlich wegen der Bachtäler nötig, die das Becken quer durchschneiden.

*schaft das noch schnellere und noch monumentalere Ringstraßenerlebnis. Allerdings ist auch von stadthistorischer Bedeutung, dass die Gürtellinie im Vergleich zur Ringstraßenbahn im Sinne des Verkehrs langsamer reifte und erst nach der Elektrifizierung in der Zwischenkriegszeit die ihr zuge dachte Rolle zu erfüllen begann.*¹⁰⁴

Von innen nach außen voranschreitend sehen wir also, dass immer schnellere Verkehrsmittel erforderlich waren, damit die Ringstraßen ihre Funktion erfüllen, also eine horizontale Verbindungsklammer bilden konnten. Da in der behandelten Zeit eine schnellere Verkehrsverbindung eindeutig die Eisenbahn bzw. Stadtbahn bedeutete, bildete die äußersten Ringe überall von vornherein die Eisenbahn, für die nicht einmal eine öffentliche Straße gebaut wurde. Aber die unterschiedliche Dynamik der drei Städte – und vielleicht auch verschiedene planerische Voraussicht – wird darin deutlich, dass, während die Budapester Ringeisenbahn bzw. der Szegeder Ringdamm die Stadt wie eine Mauer abschlossen, die Strecke der Wiener Vorortelinie von zahlreichen Viadukten unterbrochen wurde, unter denen die Stadt ihren Weg zu noch weiteren Landschaften finden konnte. Die Viadukte sind Realisierungen von Otto Wagners Modell der stetig wachsenden Stadt. Dass das zwanzigste Jahrhundert die Vorstellungen von der Stadt, die sich aus historischen Wurzeln nährt und ringsum wachsen will, zerstört hat und die Energien des Stadtwachstums auch in Wien in eine andere Richtung trieb, steht auf einem anderen Blatt.

Zusammenfassung

Beim Vergleich der drei Städte zeichnet sich ein Bild ab, das sich aus der Spannung zwischen den unterschiedlichen Größenordnungen der Städte und dem ‚Universalismus‘ der Ringstraßen ergibt. In Wien, das sich aus historischen und topografischen Gründen in Form eines Halbbogens entwickelte, bot sich durch das mächtige Festungssystem der Platz für zwei Ringstraßen gleichsam auf dem Silbertablett dar. In Budapest war all das schon schwieriger zu finden, woraus halbherzige Lösungen entstanden, vor allem, wenn man die Stadt nicht mit Pest identifiziert, sondern – zu Recht – die gesamte Struktur des einheitlichen Budapest betrachtet. (Auch Wien konnte ja seine Ringstraße nicht über den Donaukanal bringen und erst recht nicht über die Donau, nachdem es sich verwaltungsmäßig 1905 auch nördlich vom Fluss ausbreitete.) In Szeged, das mehr oder weniger aus einer linearen Anordnung von Stadtteilen besteht, wäre die Ringstraße ohne das Hochwasser gar nicht zustande gekommen. Und was in Szeged durch planerischen

104 Békési, Sándor: Die befahrbare Stadt. Über Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung in Wien 1850–2000. In: Pro Civitate Austriae. Informationen zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich 9 (2004), S. 3–46.

Willen geschaffen wurde, musste sich in seinem Milieu immer noch an die Anforderungen der Stadt anpassen: die Kleine Ringstraße wurde in das System der Radialstraßen eingegliedert, die Große Ringstraße erhielt Vorstadtcharakter.

Der Vergleich zeigt auch auf, dass die Budapester und Szegeder Entsprechungen des repräsentativen ‚Ringes‘ nicht das Ringstraßensystem, sondern in Budapest die Andrásy-Straße und in Szeged der Széchenyi-Platz und die Stefánia bilden. Und für all das gibt es natürlich auch eine andere Lesart: Der Wiener „Ring“, der eine Verflechtung der Aristokratie und des liberalen Großbürgertums vergegenwärtigt, ist ebenso mit dem 18. wie mit dem 20. Jahrhundert verbunden, wenn man das erstere als Zeit der Selbstrepräsentation monarchischer Residenzen und das letztere als Zeitalter der beschleunigten Großstadt ansieht. Die Bedeutung des Nagykörút hingegen kann man gerade darin sehen, dass er trotz seiner bescheidenen Ausgestaltung einen neuen Typ des Verkehrsraumes geschaffen hat, da er gleichzeitig mit dem Straßenbahnnetzausgebaut wurde. So bietet der Budapester Nagykörút im Endeffekt ein Raumerlebnis, wie es – in größeren Dimensionen und in geplanter Form – von diesen drei Städten schließlich in Wien mit dem Aufbau des Gürtels zu einem monumentalen stadtarchitektonischen Werk wurde.

Aus dem Ungarischen von Christina Kunze